8e Année ✱ N° 300. ✱ 30 centimes — Dans ce numéro, un supplément de 4 pages en couleur — 13 Septembre 1903 ✱ Tous les Vendredis.

LA VIE AU GRAND AIR

La traversée de Paris à la nage

MISS ANNETTE KELLERMANN

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 francs.
Etranger „ „ „ „ „ „ „ 28 ✱
Téléphones „ 280-52, 280-56, 254-88

Publications Pierre Lafitte
Je sais tout ✱ Fermes et Châteaux ✱ Femina
Musica ✱ La Vie au Grand Air
9 & 11, avenue de l'Opéra, Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Voitures lègères
10-12 HP
et Cycles

UNIC

G. RICHARD & Cie
INGÉNIEUR-CONSTRUCTEUR
108, Rue St-Maur, PARIS
Maison fondée en 1904.

CYCLES "Perless"
PERFECTION IDÉALE
Motocyclette 3 ch. 1/2
DEMANDEZ CATALOGUE ET REPRÉSENTANT
USINES ET BUREAUX :
14, RUE DE LA VÉGA - PARIS

AUTOMOBILES PILAIN
17, Chemin de Monplaisir à Grange Rouge
LYON

Cycles SAVING
La grande Marque Nationale
est la monture préférée de tous les sportsmen.
POULAIN, le grand triomphateur du Grand Prix de la Ville de Paris ; DORTIGNACQ, le gagnant moral de la Course du Tour de France (Etape Paris-Nancy) montent
la Bicyclette SAVING Modèle Poulain
QUALITÉ, DOUCEUR, VITESSE
se trouvent réunis dans les incomparables
Cycles Saving
13, rue Corbeau, PARIS
En vente chez PASQUIER, recordman du monde, avenue de la République, PARIS

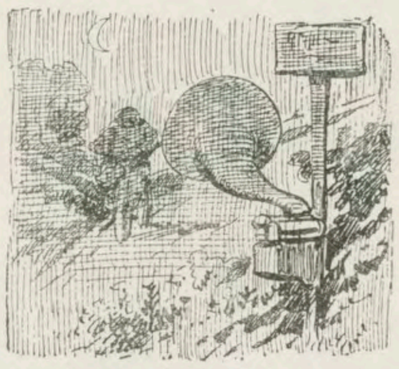
Carrosserie de Luxe pour Automobiles
M. MONNIER
, rue Danton, Levallois-Perret. Téléphone 511-00

La vraie Voiture de grand et petit Tourisme, c'est la
BERLIET
qui a eu, en 1904, un succès que tout le monde reconnaît,
et dont les modèles 1905 sont irréprochables
SIÈGE SOCIAL :
12, Chemin des Quatre-Maisons, LYON
H. TART & Cie
Agent général pour Paris, 9, avenue Alphand.

COMPTOIR BISONTIN

E. Maillot
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant
Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie. — Maison de confiance

La Semaine Comique, par Henriot.



Le Touring remplace ses poteaux indicateurs, invisibles la nuit, par un phonographe mécanique qui chante toutes les cinq minutes : « Prenez garde il y a un tournant ! »

— La corde est solide, au moins...
— N'ayez aucune crainte : je me sers pour les ascensions dangereuses d'une corde qui a déjà servi à un pendu !

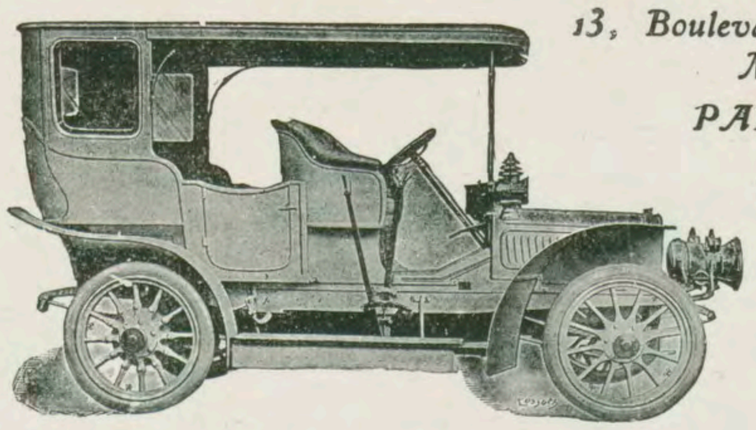
— Mes enfants, il n'y a rien à craindre des chasseurs ; ils sont pour la plupart si maladroits ! mais en traversant la route, méfiez-vous des automobiles.

— Ah ! mon Dieu ! mon chapeau dans le lac... il y a mes initiales au fond. Si on le retrouve en bas, on va croire que je me suis suicidé !

ONGUENT ROUGE MÉRÉ
SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU
GUÉRISON RAPIDE ET SÛRE
des Boiteries, Ecarts, Efforts, Vessigons, Molettes, Engorgements, Eparvins, Courbes
Effet gradué à volonté
La Boîte avec Brochure franco 3f50
P. MÉRÉ DE CHANTILLY À ORLÉANS
LINIMENT RÉVULSIF SANS RIVAL DIT TRÉSOR DU SPORTMAN pour fortifier les jambes des chevaux
La Bouteille : 5f.
franco en Gare : 5f60.
EMBROCATION MÉRÉ

MOTRICINE
"REINE DES ESSENCES"
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter. - En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28*

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE, 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

Automobiles Decauville
VOITURES A 2 ET A 4 CYLINDRES de 12 à 60 HP
OMNIBUS
MOTEURS POUR CANOTS AUTOMOBILES
CHASSIS BLINDÉS brevetés
CHEMINS de FER fixes et portatifs
AUTOMOTRICES sur rails

VOITURE DE GRAND TOURISME
13, Boulevard Malesherbes
PARIS
TÉLÉPHONE 119-30
USINES A CORBEIL (S.-&-O.)

BOUGIE A CLOCHE LUTH
29, RUE BRUNEL - PARIS
DIPLOME D'HONNEUR
Exposition de Milan 1905

PARFUM FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'École de Médecine.
ES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
nvoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig.

Imitation parfaite ayant l'éclat et la durée du vrai diamant.
Se méfier des nombreuses contrefaçons.
Exiger la facture avec le nom.
DIAMANT LERE-CATHELAIN
Seules Maisons de Vente
21, Boulevard Montmartre ; 87, Boulevard Sébastopol
Catalogue Illustré franco.

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu. Cubèbe
Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE
et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

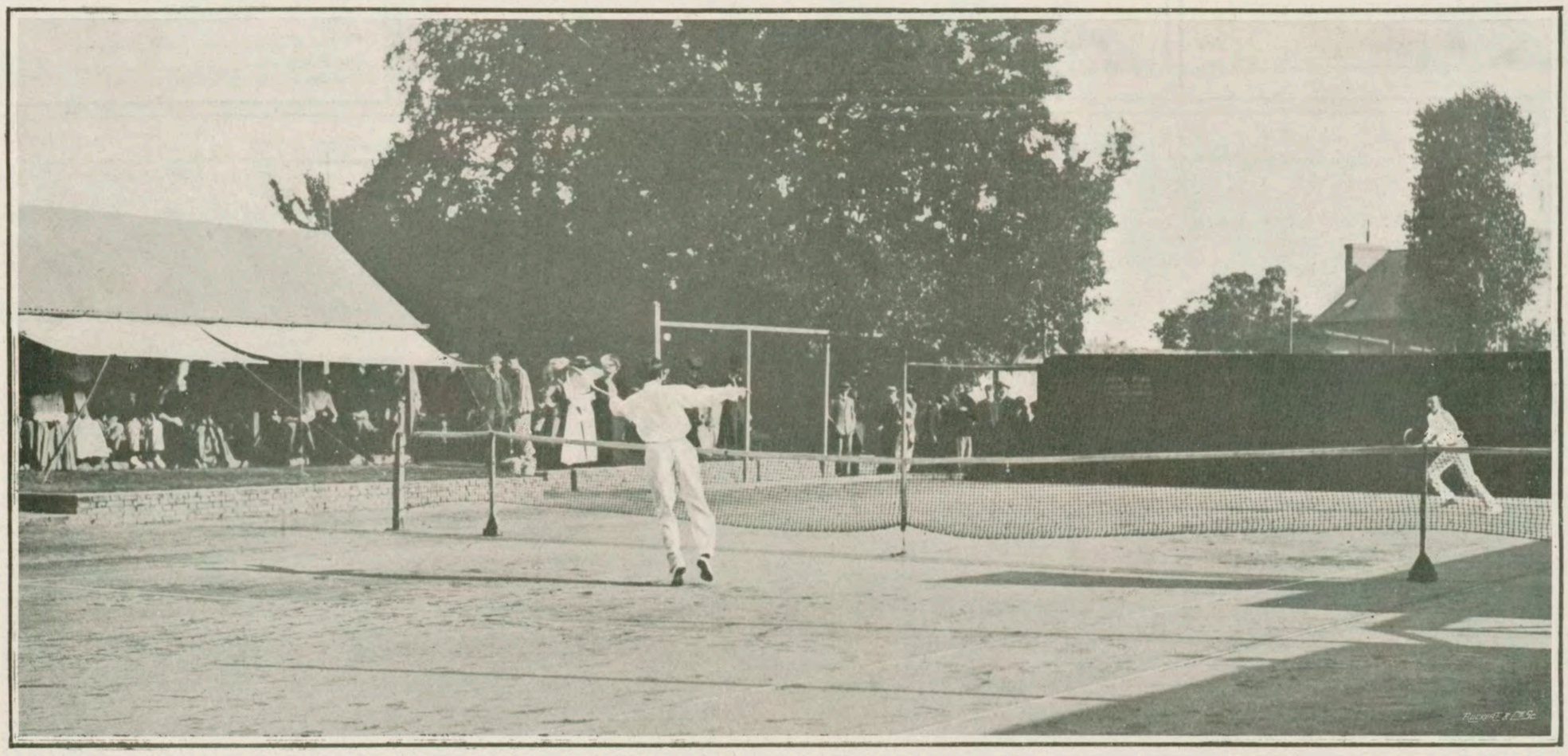
15 Septembre 1905. — N° 366
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléphones 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr

RAGGIO, LE VAINQUEUR DE LA COUPE FLORIO SUR VOITURE *ITALA*, PNEUS *MICHELIN*

C'est Raggio qui remporte la Coupe Florio, à Brescia; il a couvert les 503 kilom. 300 m. du parcours en 4 h. 46 m. 47 s. 2/5, ce qui fait la moyenne de 105 kilom. 300 dans l'heure. La marque victorieuse avait débuté aux Ardennes, avec Fabry au volant.

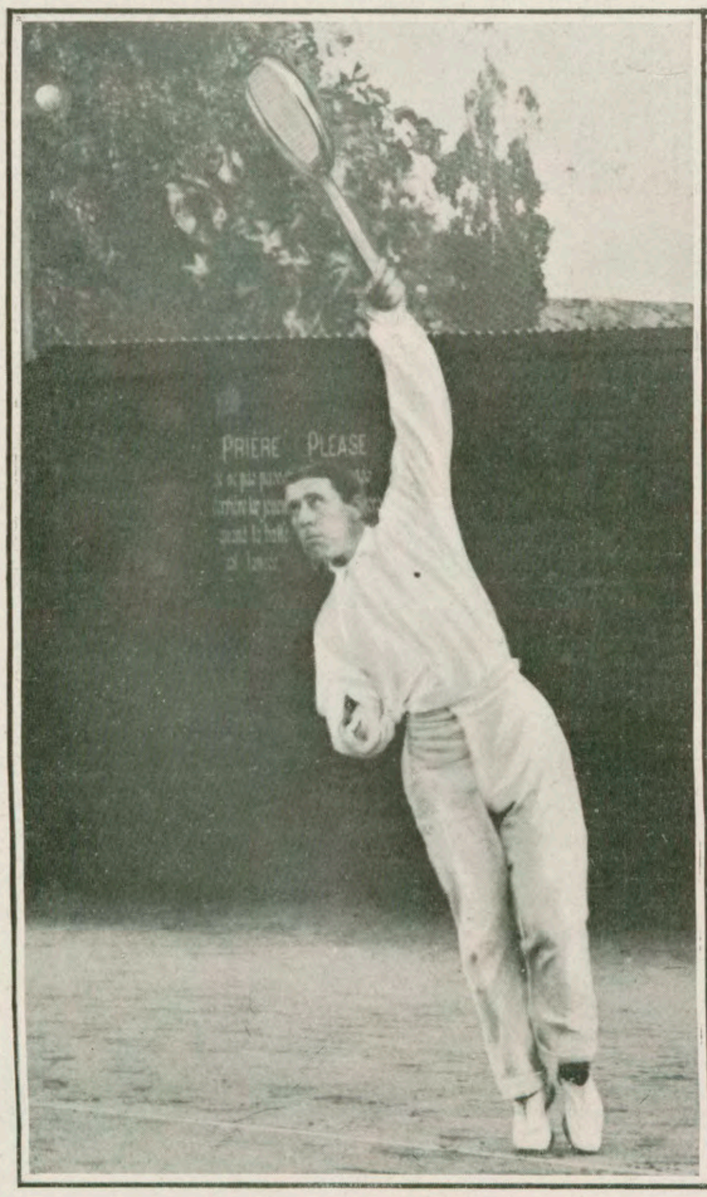
La Grande Semaine de Tennis à Dinard



Horman Brookes. Stoward.

LA COUPE DE DINARD (Troisième tour).

Au tournoi de Hombourg a succédé la grande semaine de Tennis à Dinard. Malheureusement, les intéressantes parties ont dû très souvent être interrompues à cause de la pluie. Les meilleurs joueurs et joueuses sont inscrits dans les diverses épreuves : W.-V. Eaves, le tenant actuel de la Coupe de Dinard; MM. Brookes, le champion australien; G.-W. Hillyaid, Flavelle et Miss Douglass, champions d'Angleterre en 1903; Miss E. Smith, Miss Puickney, Mlle R. Gillon, détentrice de la Coupe. Citons, parmi l'élégante assistance : le comte et la comtesse Aubaret, Mlle de Grandmaison, la comtesse Hatzfeldt, Mrs et Miss Barrington, M. et Mrs Church-Smith, M. et Mlle Trotter, Prince Louis d'Orléans, Mlle du Cor du Prat, la baronne de Verua, la vicomtesse de Raucher, M. et Mrs P. Dodge, etc.



M. Horman Brookes fait l'admiration des connaisseurs par son vigoureux service coupé et par la facilité de son jeu. Dans la Coupe de Dinard, Stoward lui a opposé une belle résistance (7-5; 9-7).

HORMAN BROOKES, LE CHAMPION AUSTRALIEN

Cette photographie nous montre une belle demi-volée exécutée par M. Horman Brookes pendant une des parties de la Coupe. Remarquons que le champion australien joue de la main gauche. Un des plus redoutables adversaires de M. Horman Brookes était le champion anglais Taves, qui s'est donné un coup de fouet et qui ne pourra plus jouer qu'en double.

LE CONCOURS DE TRI-CARS

Le premier tri-car : la voiturette Bollée — Un véhicule économique par excellence — Quelle doit être la forme du tri-car — Dispositifs mécaniques : les roues, le châssis, la rigidité, le moteur, le poids, la transmission — L'avenir des tri-cars

Le mot nous vient d'Angleterre et assez récemment; la chose est plus ancienne et le tri-car d'aujourd'hui rappelle dans sa conception par bien des côtés la fameuse voiturette Bollée, celle que les gavroches surnommaient peu gracieusement « pelle à crottin ». Comme le dit excellemment M. Gustave Dumont dans un article fort intéressant publié par la *Vie Automobile*, de notre confrère, M. Baudry de Saunier.

« La voiturette Bollée fut, dans sa conception générale, une vraie trouvaille, mais venue trop tôt, en un monde automobile trop jeune, elle n'a pu profiter du patrimoine commun qu'elle trouverait maintenant : ce ne fut qu'une étude qui ne fut ni poussée ni soignée.

« De plus, l'absence d'une suspension se faisait durement sentir. D'autre part, son prix n'était pas assez éloigné de celui des médiocres voitures automobiles d'alors.

« Enfin, le goût du tourisme automobile, grand ou petit, n'était pas encore assez développé.

« Mais maintenant que la construction a fait des progrès considérables, que la motocyclette est apparue pour donner, à peu de frais, un petit véhicule automobile et en a fait comprendre l'utilité, nous assistons à la résurrection de la voiturette Bollée qui, autrefois, organisme imparfait et sans motif, revient maintenant au jour pour le besoin qui se crée. »

Ce besoin est impérieux et se manifeste d'autant mieux que des expéirences récentes ont prouvé à quel point le tri-car actuel était pratique. Le concours de véhicules industriels organisé par l'Automobile-Club de France n'est pas tellement éloigné de nous qu'on ait déjà oublié la performance remarquable de trois petits moto-tris qui firent toutes les étapes avec une charge appréciable renfermée dans une caisse de livraisons.

Il y a déjà plusieurs mois que l'*Auto*, sentant que ce petit instrument venait bien à son heure, avait annoncé l'organisation d'une épreuve de 100 kilomètres afin d'attirer sur lui l'attention du public. Cette épreuve a réuni 32 engagements, représentant les intérêts de 18 constructeurs différents. Disputée sur un itinéraire comprenant trois fois le parcours de Saint-Germain à Mantes, elle a remporté le plus beau succès que l'on pouvait espérer. La signification en prend d'autant plus d'importance que le temps a été atroce et les routes épouvantables. Néanmoins, sur les 21 partants, 18 ont terminé le parcours entier en moins de 5 heures et si les règlements ne s'y étaient pas opposés, la plupart auraient pu faire les 100 kilomètres en deux heures et demie.

On ne peut que se féliciter d'un tel résultat, qu'on ne saurait trop faire ressortir, tant est grand le désir qu'a la masse du public acheteur d'avoir à sa disposition un instrument de locomotion peu coûteux d'achat, aisé à loger, de consommation réduite et suffisamment rapide.

Certains constructeurs français se sont montrés particulièrement avisés en s'attelant à la question et déjà ils ont lancé sur le marché des petits véhicules remarquablement compris et très confortables. Ceux que nous avons vus sur la route, dimanche dernier, sont parfaitement susceptibles de fournir avec sûreté une longue étape. La bonne tenue de tous ces petits véhicules a été réellement étonnante, tant au départ que dans les deux épreuves disputées, dans la rude côte de Flins, et sur le kilomètre lancé en palier.

Ainsi que M. Dumont, je pense que la seule disposition réellement recommandable pour le tri-car est la disposition de deux places en tandem, l'une derrière l'autre. Le tri-car, qui dérive de la motocyclette, ne doit pas prétendre à copier la voiture, d'autant mieux que deux places côte-à-côte n'accorderaient à chaque passager qu'un espace tout à fait insuffisant et ne permettraient pas d'établir aisément un service de livraisons.

Des indications que nous avons puisées dans la récente épreuve nous permettront sans doute de dessiner dans ses grandes lignes le tri-car tel qu'il doit être :

Roue motrice à l'arrière, deux roues directrices à l'avant, cela va de soi, crée un bon espace disponible et assure une très bonne répartition de la charge. Je vois assez bien tout le bâti en tubes, car le tube se prête facilement à tout ce qu'on lui demande et un tel bâti offre une souplesse qui ne nuit pas à la résistance de l'ensemble. L'avant pourra rappeler un peu celui des voitures, par les détails de suspension et de direction, l'essieu à pivots, le plus souvent à chapes; c'est en effet ce qui, au point de vue mécanique, est le plus recommandable.

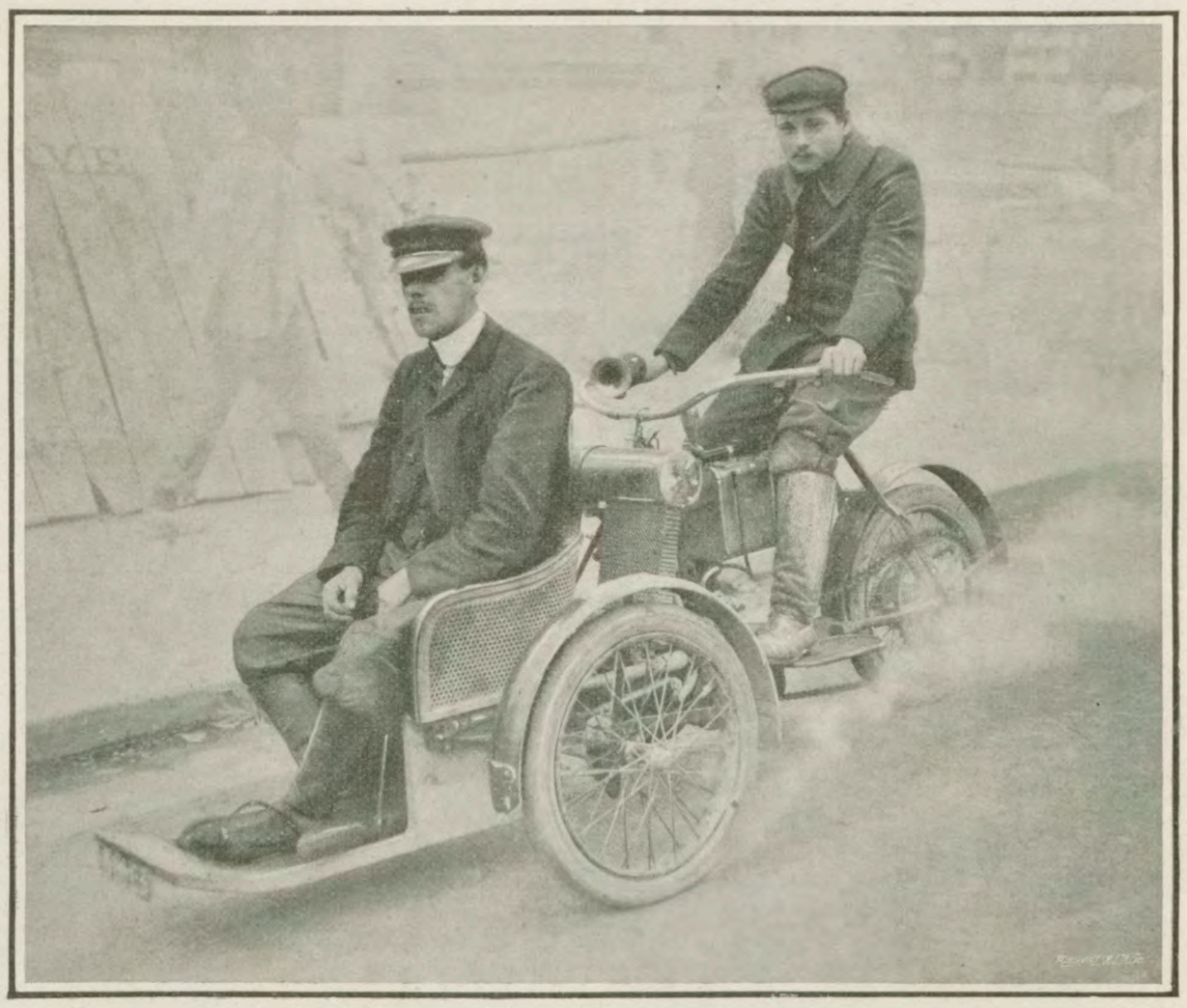
Un préjugé trop répandu et qui n'a pris naissance qu'à l'apparition de la motocyclette transformable veut que tout l'ensemble d'un tri-car manque de rigidité, et que la roue motrice fouette. Je n'ai rien constaté de semblable, parce que les véhicules qu'on nous a présentés dimanche étaient étudiés pour être des tri-cars. Ce n'étaient pas, comme certains ont pu le craindre, de simples motocyclettes qu'on aurait munies d'un avant-train. Le bâti est généralement très robuste, assez fréquemment un cadre rectangulaire en tubes est prévu pour donner une pleine rigidité latérale.

Nous placerons notre moteur là où, pour la motocyclette, l'expérience a prouvé qu'était son meilleur emplacement, vers le pédalier. Sa mise en route sera faite à la manivelle ou à la toupie, de préférence à la mise en route par pédales. Celles-ci deviennent superflues et il est préférable de les supprimer pour assurer au conducteur d'arrière le maximum de confort. Pour la puissance motrice, 4 à 5 chevaux me paraissent nécessaires et sont d'ailleurs suffisants, le tri-car ne devant pas être un engin de vitesse. Cette puissance correspond à peu près à une cylindrée de un demi-litre qui peut être obtenue par un monocylindre ou un deux cylindres. J'ai une préférence pour le monocylindre à cause de sa plus grande simplicité et du plus bas prix de revient, mais je dois dire qu'une disposition à deux cylindres, placés soit en V, comme c'est le cas le plus fréquent, soit côte à côte comme sur le tri-car Werner, permettrait d'avoir un refroidissement par ailettes au lieu d'une circulation d'eau Cependant tous les véhicules classés premiers étaient munis d'une circulation d'eau, qui paraît leur avoir donné un sérieux avantage. Il ne faut pas perdre de vue qu'en somme on demande à ces petits moteurs un travail relativement dur.

Quel sera le poids d'une telle machine ? nous possédons des mécaniciens assez adroits pour l'établir à 100 kilos, mais c'est un poids qui me paraît réellement insuffisant pour résister avec succès à un service prolongé. Il me paraît raisonnable d'adopter pour l'ensemble un poids compris entre 140 et 175 kilogrammes. Ce poids a varié, pour les véhicules pesés à Saint-Germain, de 95 à 190 kilos.

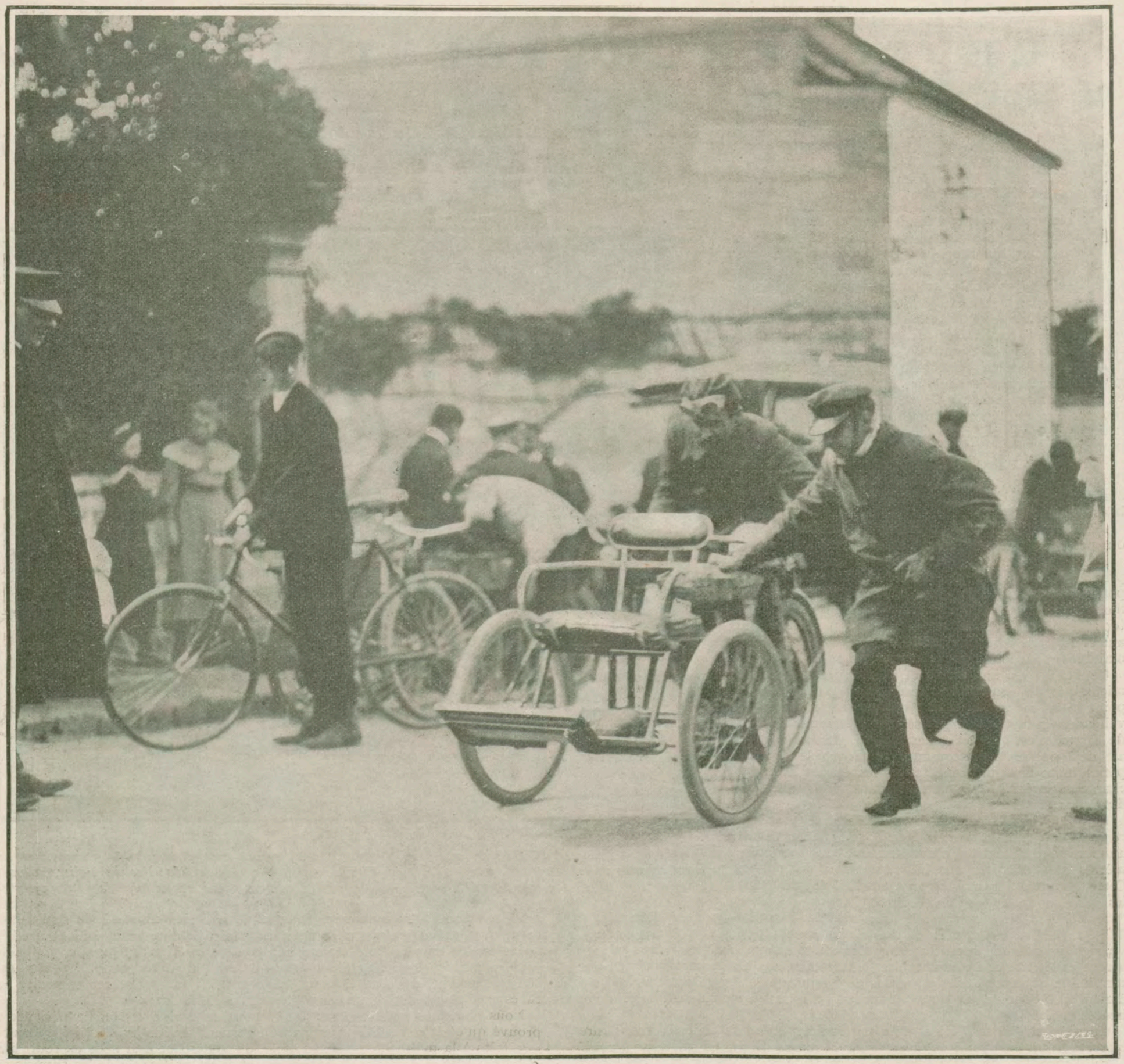
Les changements de vitesse triomphent : la nature du règlement permettait de le prévoir. Ceux des engagés qui ont jugé préférable de prendre un moteur deux cylindres sans changement de vitesse, ont été handicapés dans la côte de Flins et leur classement s'en est tout naturellement trouvé affecté. Au surplus deux vitesses me paraissent suffisantes.

Que dirai-je des transmissions ? Toute conclusion qu'on pourrait formuler aurait sa valeur atteinte par les désastreuses conditions climatériques dans lesquelles s'est disputée l'épreuve. Tout au plus pourrait-on dire que la chaîne s'est montrée excellente, et le testimonial a sa valeur, étant donné l'état de la route.



Schweitzer, premier du Concours, sur mototricycle *Bozier*, licence *Austral*, munie de pneus *Michelin*

Deux tri-cars de cette marque se sont classés en tête; le premier a couvert le kilomètre en palier, départ lancé en 1 m. 22 s. 2/5 et le kilomètre en côte, départ arrêté, en 2 m. 23 s., soit un total de 3 m. 45 s. 2/5.



Le départ d'un concurrent pour le kilomètre en côte.

Si les tri-cars avaient un dur effort à fournir dans l'épreuve en palier, par suite d'un terrible vent debout, il en était de même dans la fameuse côte de Flins, où ils couraient un kilomètre chronométré, départ arrêté. Les véhicules qui ont fait les meilleurs temps pour cette partie du concours étaient munis de changements de vitesse et de circulation d'eau, qui leur ont permis de prendre l'avantage sur des moteurs plus forts.

Un mot du règlement, qui sera modifié l'an prochain : manifestement, il n'était pas assez sévère et a trop avantagé les machines de pure vitesse aux dépens des machines régulières. Il y aura lieu de le rendre, l'an prochain, plus dur et faire entrer en ligne de compte la régularité comme la consommation Ce sont deux considérations de première importance pour le léger véhicule pratique qu'est le tri-car.

L'épreuve de dimanche dernier nous a prouvé que les tri-cars étaient tout à fait au point, il y a lieu d'espérer que les constructeurs français comprendront l'importance des débouchés que leur crée ce nouveau véhicule et qu'ils réussiront à le livrer à la clientèle pour un prix maximum de 1.500 fr.

Le tri-car, avec son moteur 4 chevaux, ne consommera guère d'essence; ses pneumatiques ne s'useront pas beaucoup et c'est une considération qui a son importance. Autant de raisons qui font que la vogue du tri-car ne sera nullement passagère. Elle est au contraire d'essence durable et le nouvel instrument a devant lui le plus bel avenir.

Voici les résultats techniques du concours de dimanche :

1er Bozier (Schweitzer), poids en charge : 320 kilogs ; temps total sur les deux kilomètres : 3 m. 45 s. 2/5.
2e Bozier (Giraud), 310 kilogs : 4 m. 4 s. 4/5.
3e Contal (Rivierre), 320 kilogs : 4 m. 6 s. 2/5.
4e Austral (Cheilus), 320 kilogs : 4 m. 8 s. 3/5.
5e Contal (Pillas), 330 kilogs : 4 m. 27 s. 1/5.
6e Bruneau (Foulon), 240 kilogs ; 4. m. 34 s. 2/5.
7e Stimula-Vandelet (Vandelet), 235 kilogs : 4 m. 45 s. 1/5.
8e Bozier (Chevalier), 320 kilogs : 4 m. 51 s.
9e Lurquin et Coudert (Coudert), 250 kilogs : 4 m. 53 s.
10e Stimula-Vandelet (Devaux), 235 kilogs : 5 m. 6 s. 4/5.
11e Werner (Bauduret), 270 kilogs : 5 m. 18 s.
12e La Française (Bonnevie), 270 kilogs : 6 m. 29 s. 2/5.
13e Chanon (Barrio), 260 kilogs : 7 m. 10 s. 4/5.
14e Chanon (Chanon), 300 kilogs : 8 m. 31 s. 3/5.
15e Domptet junior (Domptet), 235 kilogs : 8 m. 38 s. 4/5.
16e Austral (Jean), 330 kilogs : 8 m. 45 s. 2/5.
17e Velox-Levraux (Suère), 280 kilogs : 9 m. 4 s.
18e Le Rappel (X...), 270 kilogs : 9 m. 33 s. 1/5.

Il est à remarquer que les cinq premiers étaient d'un poids minimum à vide de 170 kilogs, conséquence de l'emploi des changements de vitesse et de la circulation d'eau.

Les deux machines gagnantes (Bozier, licence Austral) sont munies d'un moteur de 4 chx 1/2 d'un type commercial, avec transmission par chaîne ; très rapides en palier elles ont montré également leur aptitude à grimper les côtes. Ce sont des véhicules bien établis, d'apparence séduisante et robuste tout à la fois, qui inspirent toute confiance. C. Faroux.

LA TRAVERSÉE DE PARIS A LA NAGE

L'ARRIVÉE DU VAINQUEUR

*Paulus, la veille de la Coupe de Paris, cette magnifique épreuve organisée, dimanche dernier, par l'*Auto, *n'avait qu'une ambition : finir le parcours (11 kilom. 600). Parti à 8 h. 45 m., après Burgess, Holbein, Miss Kellermann, il est arrivé à midi 14, ayant dépassé tous ces grands nageurs en cours de route, et ayant couvert la distance en 3 h. 29 m. Paulus, qui est un notable commerçant de Paris, fut le premier nageur français qui pratiqua l'over arm stroke. Il a gagné, en 1887, le Championnat International, au Havre, contre les Anglais, sur 1.200 mètres. En 1893, il battit l'Anglais A.-G. France, sur 2.650 mètres.*

Paulus

LE MEETING DE ROYAN

Le départ du Concours de consommation entre Bordeaux et Royan a été donné devant le Grand Théâtre, en face des salons de l'Automobile-Club.

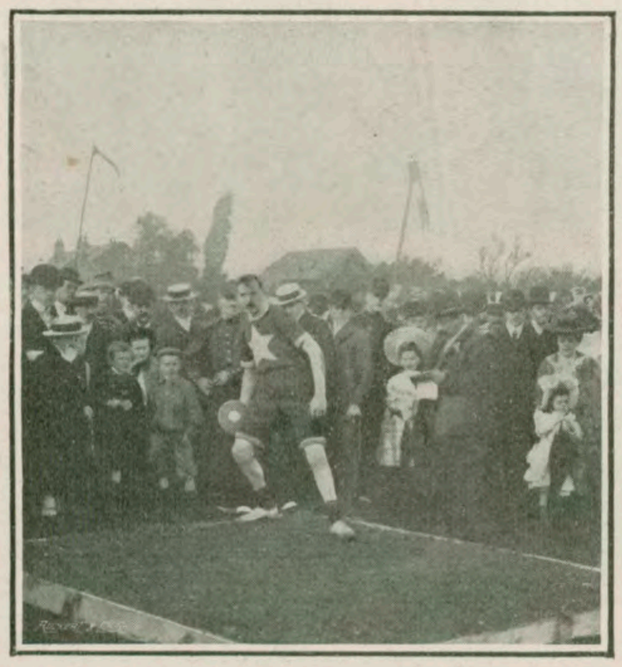
Le meeting de Royan, organisé par l'Automobile Club Bordelais a commencé le samedi 2, par un concours de consommation sur le parcours Bordeaux-Royan, soit 140 kilomètres à effectuer dans un temps maximum de cinq heures. Les départs ont été donnés à partir de 2 heures, place de la Comédie. 16 concurrents se mettaient en ligne, 11 concurrents sont arrivés à Royan en temps voulu et 9 ont été classés, cette forte proportion de voitures non arrivées tient surtout aux crevaisons. C'est M. Fourgassie qui se classe premier, ayant fait le parcours en 189 minutes avec sa 10-chevaux et ayant employé 9 litres d'essence.

Le lundi, la journée à Royan fut surtout marquée par une très intéressante course de motocyclettes; nos meilleurs motocyclistes y prenaient part : Champoiseau, Cissac, Lougé; la finale revint à Cissac qui couvrit ou plutôt abattit le mille en 57 secondes, soit à une vitesse de 101 kilomètres dans l'heure; c'est fort beau, car le temps était pris départ arrêté; Cissac montait une 12-chevaux.

Avant le dernier jour du meeting, qui se terminait par une ascension de ballon et rallie-ballons organisée par l'Aéro-Club du Sud-Ouest, le mardi, fut disputée, entre autres, une très captivante épreuve, pour voitures de course sur un mille. A 4 heures, les partants sont appelés et viennent se placer sur les panneaux disposés pour les démarrages. Le starter donne le départ. Trois grosses voitures, dont les moteurs font un tapage assourdissant, s'élancent à toute allure. C'est M. Secrestat qui s'assure la victoire dès le départ par un démarrage admirable; il a couvert le mille en 1 m. 20 s. 1/5, suivi de près par ses concurrents, le deuxième à 2 s. 2/5 derrière lui, et le troisième à 2/5 de seconde du deuxième.

La plupart des chauffeurs réunis à Royan roulaient pour la première fois sur cette plage magnifique dans laquelle ils ont découvert une piste superbe pour des courses de vitesse du kilomètre et du mille.

LE GRAND PRIX DU SPORTING-CLUB ABBEVILLOIS



Paul Quenot, aux Grands Prix du Sporting Club Abbevillois (U. S. F. S. A.), lançant le disque à 30 m. 46.

LES SPORTS A REIMS

Didier. Boudoin. Wild

Le Championnat de natation de Reims. Trois épreuves : sur les 60 mètres, vainqueur, Boudoin, en 55 s.; sur les 500 mètres, Wild, en 12 m. 11 s., et également Wild sur les 100 mètres, en 1 m. 50 s.

Le championnat de natation de Reims s'est disputé le dimanche 27 août dans le Bassin du port de Reims, malheureusement par la pluie. Dans les 60 mètres, Boudoin s'est classé premier et Didier second, Wild est arrivé en tête dans l'épreuve des 500 et des 100 mètres. Le même jour avait lieu une réunion très intéressante au vélodrome de la Naubette,

Rugère. Dussot. René. Gougoltz.

La course de l'heure à Reims, qui s'est réduite à une épreuve sur 25 kilomètres, gagnée par Dussot.

organisée par le Bicycle Club Rémois. On fut obligé de remettre les courses au lendemain, à cause du mauvais temps. Le lundi les courses ont été encore interrompues par la pluie; malgré cela, de nombreux sportsmen s'étaient rendus au Vélodrome.

L'épreuve de l'heure s'est réduite à une course de 25 kilomètres; c'est d'autant plus regrettable que toutes les motos — pour une fois — marchaient à merveille. C'est Dussot qui arrive en tête.

Moreau. Sigonnaud.

Les entraineurs de la Course de l'heure.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE (amateurs) des 100 kilom. sur route

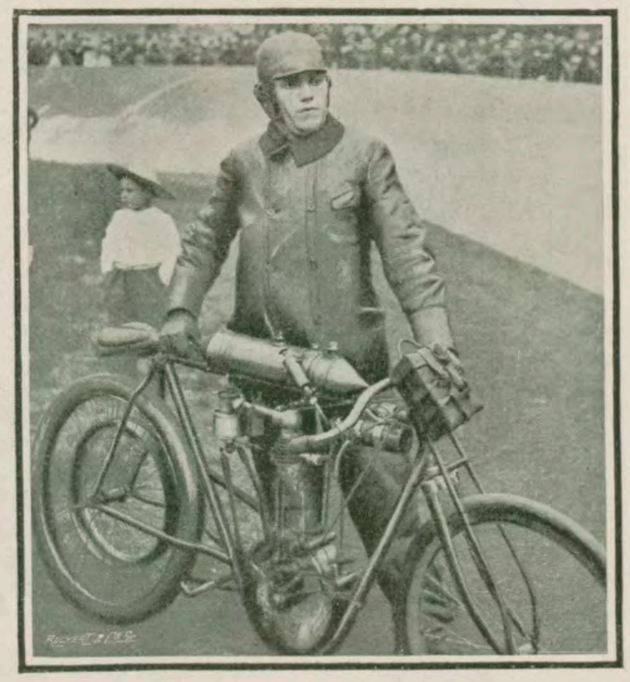
L'épreuve sur 100 kilomètres réservée aux amateurs de la première catégorie. Le départ. Le même jour se courait le Championnat de France amateurs. Même distance et même parcours.

Les routes détrempées et un fort vent ont rendu très ardue la tâche des concurrents du championnat de France (amateur) des 100 kilomètres sur route. La commission sportive de l'U. V. F. faisait courir en même temps que son championnat de France deux autres épreuves également sur 100 kilomètres. Les différentes courses se sont disputées sur le nouveau parcours Versailles Rambouillet aller et retour. Le départ s'est fait dimanche 3, dans la matinée, à Versailles, grille de l'Orangerie, devant une nombreuse assistance. L'arrivée était en haut de la côte de la Minière, sur le plateau de Satory. En cet endroit peu connu et par suite peu fréquenté, une arrivée de courses se passe le plus régulièrement possible : pas d'affluence, par conséquent, pas de chute à redouter.

Le championnat de France avait attiré les champions des principales régions de France qui ont tenu à venir se mesurer avec ceux de la région parisienne : Bordeaux, Marseille, Lyon, Dijon, Roubaix avaient envoyé leurs représentants, et c'est Vast, du Véloce Club de Levallois, qui enlevait le titre de champion de France de fond amateur, temps : 3 h. 23 m. Le peloton de tête, composé de onze coureurs, était resté compact jusque dans la côte de Dampierre, où dans les 100 derniers mètres, Vast démarra. Il se détacha alors nettement, suivi de Leturgie, de Roubaix, dont il se débarrassa dans la côte de la Minière.

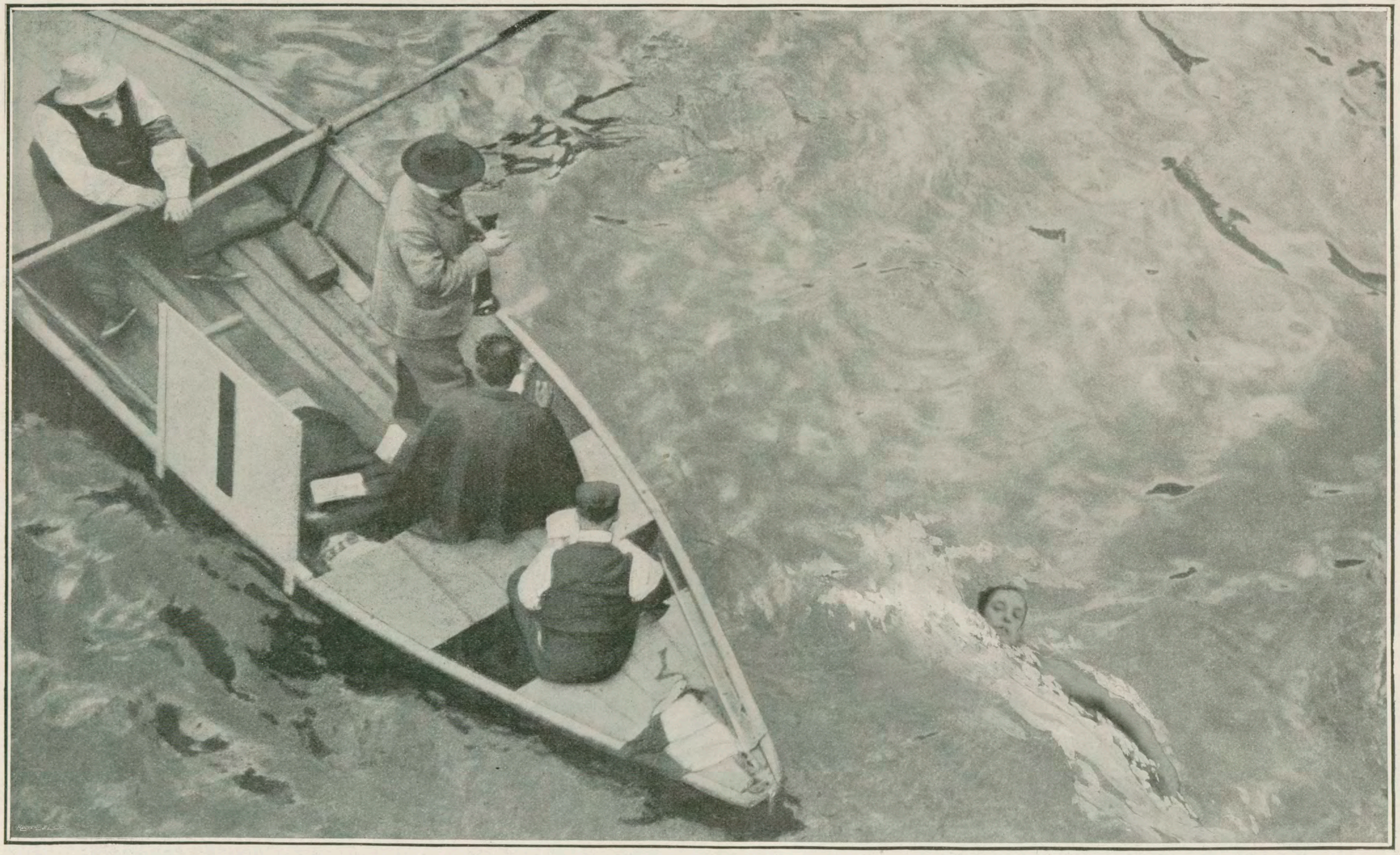
Cinq minutes après le départ du championnat de France eut lieu celui des 100 kilomètres, réservé aux amateurs de la première catégorie et encore cinq minutes plus tard celui des 100 kilomètres pour les coureurs de la deuxième catégorie. Dans la première catégorie, Frère, de l'A. V. A. s'est classé premier, en 3 h. 29 m.; dans la deuxième catégorie, Landrieux de l'U. V. F. est arrivé en tête en 3 h. 19 m. Nous attirons l'attention sur lui, car il a fait le meilleur temps, de 4 minutes meilleur que celui de Vast.

RENÉ DUPUIS, LE CHAMPION MOTOCYCLISTE LILLOIS



René Dupuis, qui vient de gagner le Grand Prix de Lille pour motocyclettes, battant le champion belge Olieslaegers.

LA TRAVERSÉE DE PARIS A LA NAGE



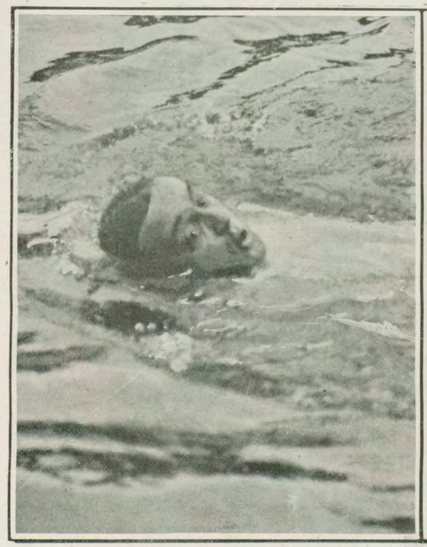
M. Moebs. Le père de Miss Kellerman.

MISS KELLERMANN PENDANT LA TRAVERSÉE

La jeune Australienne Miss Kellermann, qui vient de se classer quatrième dans la Coupe de Paris, apprit à nager dès son plus jeune âge, sous la direction de Percy Cavil. Miss Kellermann remporta, à 15 ans, le Championnat du mille en 32 m. 49 s., en eau salée calme. Continuant à travailler, elle parvint à parcourir 2 milles 1/4 en 46 m. 30 s. 3/5 (3 kil. 600), et 5 milles en 1 h. 48 m. 34 s. 2/5, et dernièrement, en février, 10 milles 1/4 en 4 h. 52 s. C'est en 1902 qu'elle a gagné les Championnats nationaux de la Galles du Sud de 100, 400 yards et 1 mille. Ne trouvant plus de concurrents dignes d'elle, Miss Kellermann s'est spécialisée sur les longues distances. Elle nage pendant des heures entières une sorte de trudgeon : elle jette alternativement le bras droit et le bras gauche en avant, en exagérant le mouvement du côté droit, sa tête est toujours tournée plutôt vers la gauche; elle donne le coup de jambes en ciseaux, horizontalement; sa jambe gauche ne dépasse jamais la jambe droite.

LA TRAVERSÉE DE PARIS A LA NAGE

La Vie au Grand Air



Holbein.

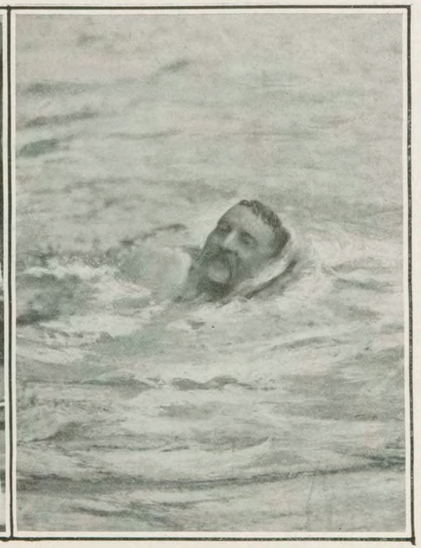
Holbein, 42 ans, est très populaire, depuis 1901, par ses nombreuses tentatives pour traverser la Manche à la nage. Dans la Coupe de Paris, il a surtout nagé sur le dos, se servant un peu de ses mains comme d'une paire d'avirons avec ce même mouvement pour couvrir l'eau. Il est arrivé troisième.

Burgess, Holbein, Poullitou.

A gauche de Burgess et d'Holbein se trouve le sergent Poullitou qui, sur l'ordre du capitaine Sénat, a été contraint d'abandonner à hauteur du Pont de la Concorde.

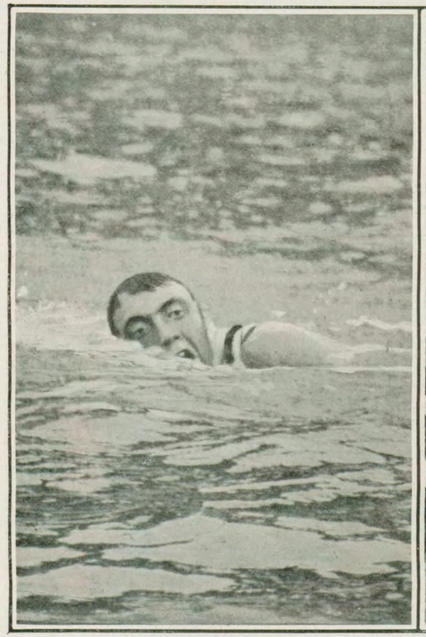
Nuttal avant le départ.

Nuttal a été photographié avant de partir du Pont National. C'était le grand favori de la Coupe de Paris, avec Billington.



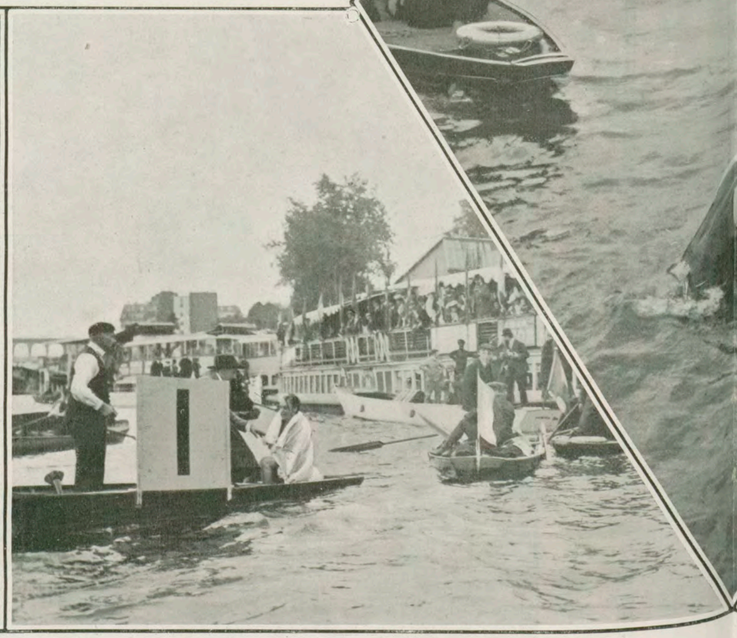
Paulus.

Paulus pratique une sorte d'over arm stroke sans sortir le bras (droit) de l'eau. C'est plutôt un nageur de fond, qui avance puissamment et tranquillement, le corps presque entièrement immergé. Il a 44 ans.



Billington.

Billington, 20 ans, champion du monde amateur, le grand adversaire de l'Australien Kieran, n'a malheureusement pas pu finir le parcours dans la traversée de Paris à la nage. Pris par le froid, il a été forcé d'abandonner au pont d'Iéna. Il avait nagé, avec une vitesse folle, son espèce de trudgeon très mouvementé.

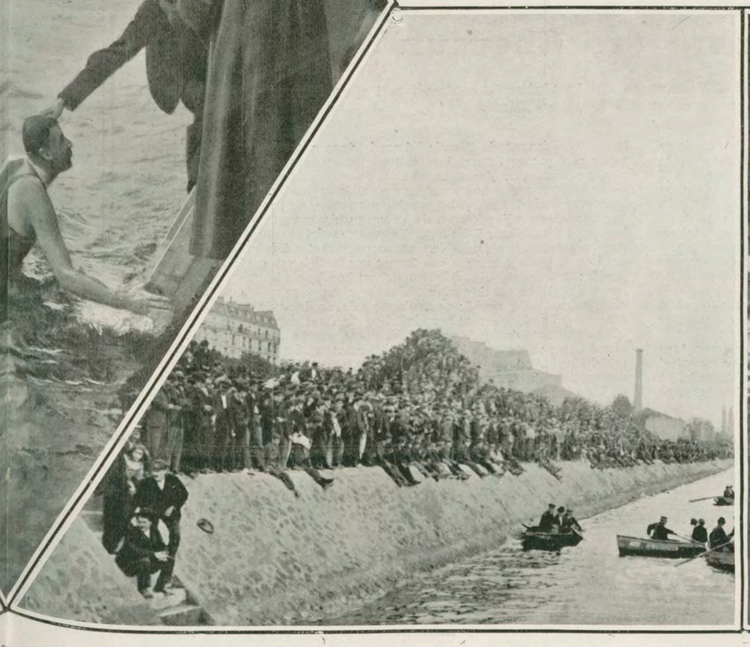


Miss Kellermann se hisse, à l'arrivée, à bord du canot qui l'accompagnait.

Miss Kellermann est arrivée, souriante, quoique à 400 mètres du ponton d'Auteuil elle ait eu un moment de découragement et ait même voulu remonter à bord du canot convoyeur.

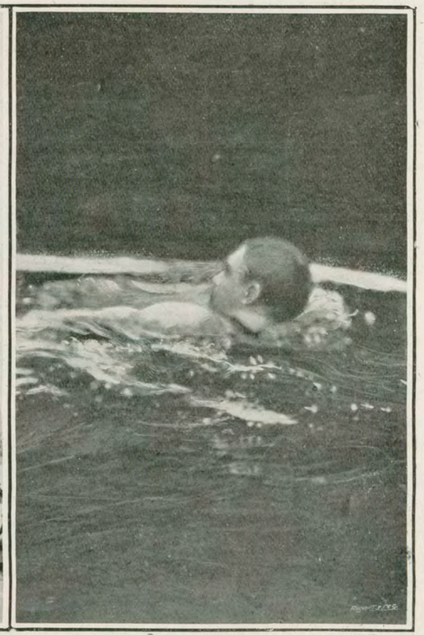
Le vainqueur, Paulus, remonte l'échelle du bateau ponton à Auteuil.

Paulus a atteint l'arrivée sans avoir l'air le moindrement fatigué en apparence.



La foule se pressant tout le long des berges de la Seine, au passage des concurrents.

Les berges de la Seine pendant toute la traversée de la Coupe de Paris étaient noires de monde. Nous espérons que cette grande épreuve fera beaucoup pour l'extension du beau sport de la natation.



Nuttal.

30 ans, champion du monde professionnel. Il a été obligé d'abandonner la course, comme Billington, pris par une crampe. C'est le plus beau nageur d'over arm que l'on connaisse; son mouvement en ciseaux des jambes est admirablement correct: un coup sec des jarrets, les genoux restant collés l'un sur l'autre.

La coupe des barres d'aluminium.
Cet aluminium, qui sert à confectionner des fers d'une extrême légèreté, est un alliage de 6 o/o de cuivre.

Le chauffage de la barre d'aluminium.
Le forgeron chauffe la barre au-dessus du foyer. Ce travail est très délicat et demande une grande expérienee.

Une nouvelle Ferrure des Chevaux de course

Le fer américain a l'avantage de la légèreté, mais on fait plus léger en aluminium
Une Nouvelle ferrure chez M. Edmond Blanc

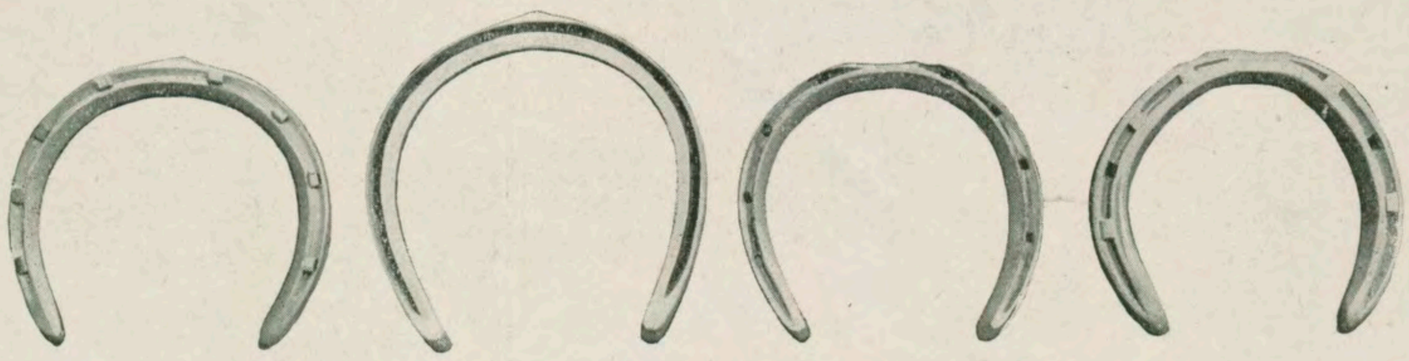
La ferrure des chevaux de courses a une importance capitale, et cela se comprend ; il faut que le fer ne gêne pas le pied du cheval et qu'il soit extrêmement léger. Le poids est certainement une entrave à la vitesse : en effet, un cheval de courses a une foulée de galop de 6 mètres environ ; il lui faut pour 1.000 mètres 166 foulées, c'est-à-dire qu'il lui faut enlever 166 fois ses quatre fers ; or, si ces fers sont plus lourds de 500 grammes, c'est sur un parcours de 1.000 mètres un effort total de 83 kilogrammes ; au point de vue mécanique ce supplément d'effort représente un nombre respectable de kilogrammes. ce qui se traduit par un avantage de quelques livres en faveur du cheval ferré plus légèrement. De plus il faut considérer que cet effort supplémentaire s'accomplit toujours dans des conditions désavantageuses pour le cheval ; le fer étant à l'extrémité du membre est porté à... bras tendu lorsque ce membre s'étend.

Le fer américain Thomas ou plutôt le fer de Leigh réalisait cet avantage d'être d'une légèreté exceptionnelle : il était en acier ; or il y a un métal plus léger que l'acier et aussi résistant, c'est l'aluminium ; mais l'aluminium est difficile à travailler ; cependant, un maréchal ferrant de Clichy, nommé Castanet, avait réussi à découvrir un procédé permettant de travailler l'aluminium, et Castanet a ferré maints chevaux, entre autres de l'écurie Albert Menier ; ses fers pesaient de 30 à 40 grammes. Hélas ! un financier fameux, Boulaine, engloutit les économies de Castanet et le pauvre maréchal ne continua pas.

Depuis un an le maréchal ferrant de l'écurie Edmond Blanc a trouvé un procédé pour forger et façonner l'aluminium et tous les célèbres cracks du Jardy ne portent maintenant plus d'autres fers. Enfoncée la ferrure américaine, car les fers Jammes sont de 50 grammes plus légers que les fers américains.

Le tout était de trouver un procédé permettant de travailler l'aluminium. Jammes fait un alliage (6 o/o de cuivre); ses fers sont donc exactement en bronze d aluminium ; il les forge à chaud et voici comment ; pour atteindre le degré de chauffe convenable, Jammes place la tige à forger sur une plaque de tole exposée au feu de la forge ; sur la tige est collée une feuille de papier ; lorsque celle-ci jaunit le métal est bon à être travaillé. La durée du fer en aluminium est de trois semaines environ pour un cheval de plat. La seule précaution à prendre est d'avoir soin de limer de temps à autre les bavures qui se forment au bord inférieur des deux rives.

La nouveauté du fer de courses Ed. Blanc n'est pas seulement d'être en aluminium ; sa forme diffère essentiellement du fer de courses anglais ou américain M. Ed. Blanc a adopté comme forme celle des fers des chevaux des omnibus de Paris en un mot le modèle des fers Porel-Lavalard, du nom de leurs inventeurs, fer qui n'est autre chose que le fer connu sous le nom de fer Lafosse — ce Lafosse était maréchal ferrant des petites écuries du roi vers 1750.



Fer d'Andrée. Fer de Flying Fox. Fer ordinaire. Ancien fer en acier.

Différents types de fers.
On remarque que le modèle des fers de l'écurie Ed. Blanc diffère sensiblement du type primitif de fer anglais de course.

Un bon fer, un fer utile, qu'il s'agisse d'un cheval de service ou d'un cheval pur sang, doit conserver au sabot l'intégrité de sa forme liée à celle de ses fonctions et pour cela laisser aux diverses parties du sabot toute leur force de résistance, et

AJAX
Gagnant en 1903
Prix de Diane en 1901 par Flying Fox & Amie
Prix St Firmin à Chantilly
1904
Prix du Jockey Club à Chantilly
Grand Prix de Paris
Ed. Edmond Blanc

Le fer d'Ajax.

QUO VADIS
M. Alezan par Winkfield's Pride & Filomena
Acheté au Haras du Jardy
Vainqueur en 1903
Prix des Fauves 5000 f
Prix de Noailles 54375 f
Grand Prix de Paris 275500 f

Le fer de Quo Vadis.

les protéger sans nuire à leur action, *à leur appui sur le sol*, à leur souplesse, à leur flexibilité naturelle.

Avant l'invention de la ferrure Charlier, avant l'introduction du fer dit anglais — cela date de 1863 — les chevaux de courses étaient ferrés suivant la méthode du XVII[e] siècle, avec des fers Lafosse ; et il existe dans la superbe et complète collection de fers de l'Ecole d'Alfort, des fers de chevaux de courses qui sont de vrais fers Lafosse, ou encore le fer Edmond Blanc avec cette différence que le fer Edmond Blanc étant en aluminium, est plus léger. Comme quoi il n'y a jamais rien de nouveau sous le soleil !

M. Lavalard, administrateur délégué, et M. Porel, directeur de la cavalerie de la Compagnie des Omnibus, ont repris le fer Lafosse et l'ont appliqué aux chevaux de service. Ce fer est un fer en croissant, c'est-à-dire, et je cite la description de Lafosse lui-même, « un fer qui n'occupe que le « pourtour de la pince et dont les éponges viennent en s'amincissant, se « terminer ou milieu des quartiers ; en sorte que la fourchette et les talons « portent d'aplomb sur le terrain, tant du devant que du derrière, mais « surtout du devant, parce que le poids du corps du cheval y est plus « porté, et plus le fer est court et moins le cheval glisse, la fourchette « faisant pour lors le même effet que ferait sur la glace un vieux chapeau « que nous aurions mis sous nos souliers.

« Il faut cependant faire attention qu'aux pieds faibles de muraille les « fers doivent être un peu plus longs, de « manière que l'éponge vienne en s'amin- « cissant sur les talons, pour que le bout de « l'éponge ne porte point sur la muraille, « parce qu'elle s'écraserait en sa faiblesse et « que l'éponge vienne se terminer sur le talon, « parce que le talon n'éclate jamais. »

(*Nouvelle Pratique de ferrer les chevaux de selle et de carrosse, 1756.*)

En somme, c'est la véritable ferrure physiologique. Les résultats obtenus par MM. Lavelard et Porel ont été excellents sur les chevaux de service. M. Ed. Blanc vient de nous montrer que ce même fer est le véritable fer rationnel pour les chevaux de course. Il fallait simplement trouver le moyen de travailler convenablement l'aluminium pour que ce fer fût extra-léger, son maréchal Jammes l'a trouvé.

Il est évident que la ferrure d'un cheval de course ne lui fera pas gagner une épreuve, s'il n'a pas « dans le ventre » de quoi battre ses adversaires, mais la légèreté du fer unie à une forme lui laissant l'aisance dans l'action l'aidera beaucoup. Le fer américain avait déjà été une révélation, cela il faut le dire, malgré les inconvénients qu'il avait... pour les autres chevaux ; en effet la barrette d'acier placée sous la pince fut cause de nombreux accidents. Elle empêchait les chevaux de glisser, cela je n'en disconviens pas ; mais n'était-elle pas aussi un danger pour les chevaux ferrés suivant cette méthode ? En effet en se recevant « en pince » le cheval était exposé à des ruptures de tendons, car, et nos photographies instantanées l'ont souvent montré, le cheval qui saute, comme celui qui galope se reçoit « à plat » et même un peu sur les talons.

Avec la nouvelle ferrure des chevaux du Jardy ce défaut disparaît complètement, le pied a l'aisance et l'élasticité nécessaires.

Cela n'a l'air de rien, c'est cependant une petite révolution qui s'est opérée dans la maréchalerie spéciale des chevaux de course. On doit bien convenir que c'est encore un atout de plus dans le jeu de la grande écurie ; si rien n'y est épargné pour l'entraînement et les soins des grands craks, on n'y néglige pas non plus un point aussi important, qui peut être pour une bonne part dans le nombre de leurs victoires : ce que nous avons dit sur l'importance de la légèreté de la ferrure suffit à le faire saisir.

Cette application de l'aluminium jusqu'ici peu connue du public vient se joindre à celles si nombreuses provoquées par l'automobilisme ; encore un progrès de la science dans le domaine du sport. L'aluminium est un métal qui se fond merveilleusement, et on pourrait peut-être utiliser cette propriété pour la ferrure.

PAUL MÉGNIN.

Essai de la température de l'aluminium.
Pour essayer la température de l'aluminium, on le passe sur une feuille de papier qui ne doit pas flamber, mais simplement jaunir.

La confection du fer.
Ces fers sont forgés à la main et non — comme certains fers américains — à la machine.

BOLS D'OR D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

La Résurrection du Bol d'Or ✦ Bordeaux=Paris, le Bol d'Or contiennent, le premier toute l'histoire des courses de fond sur routes, l'autre toute l'histoire des courses de fond sur piste, autant dire toute l'histoire du sport cycliste en France ✦ La Cuca Cup, le Bol d'Or ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦

En apprenant la résurrection du Bol d'Or, j'ai ressenti beaucoup de joie avec un peu de mélancolie. Ce Bol d'Or, qui n'est pas plus — matériellement — un Bol que la Coupe Gordon Benett n'est une Coupe, m'apparaissait — symboliquement — comme l'urne où reposaient les cendres refroidies d'un passé mort, bien mort. Je me trompais ; les cendres cachaient l'étincelle capable, au premier souffle de rallumer la flamme ; le souffle a passé, la flamme de nouveau luit.

Il est des noms qui possèdent en soi un don de vie, par exemple Bordeaux-Paris, le Bol d'Or. Ces deux noms s'appellent, car ils contiennent, l'un toute l'histoire des courses de fond sur route ; l'autre toute l'histoire des courses de fond sur piste. Autant dire toute l'histoire du sport cycliste en France, ou peu s'en faut, ici, depuis Holbein et Mills jusqu'à Garen et Aucouturier, en passant par Stéphane, Cottereau, Rivierre, Cordang, Huret ; là, depuis Stéphane encore jusqu'à Petit-Breton, en passant par Huret le Grand, encore, et le malchanceux Lucas, le machinal Rivierre, le courageux Linton, le valeureux Walters !

Cette épreuve entre toutes classiques qui a victorieusement subi tant de vicissitudes, on peut dire qu'elle est d'origine insulaire: c'est une imitation de la fameuse Cuca Cocoa Cup qui a rendu légendaire Frank Shorland, l'amateur rival de gloire de Huret le professionnel : Huret, Shorland, ces deux géants du fond que nous rêvâmes toujours de voir aux prises, et qu'un règlement inflexible a toujours séparés.

C'est un sculpteur, l'enthousiaste Decam, qui nous a dotés du Bol d'Or; l'idée est de lui et le nom. Cette trouvaille avec ses deux syllabes qui d'elles-mêmes se sculptent dans l'esprit, se découpent si nettes, si claire, à l'horizon brumeux de la mémoire.

Decam était un artiste épris de sport sincèrement ; il avait fondé une petite revue d'avant-garde, où vaillamment il batailla pour la bonne cause ; j'y ai collaboré et je ne sais même plus son nom. La revue a disparu après une courte vie ; j'ignore ce qu'est devenu l'excellent Decam ; mais son œuvre survit, protégée par deux syllabes magiques !

Elles ont une force d'évocation merveilleuse, vraiment, ces syllabes: Le Bol d'Or ! Rien qu'à les tracer, aujourd'hui, sur l'inerte papier, tout un passé revit; les noms me fuient, et les faits et les dates et les chiffres; mais les souvenirs se pressent, se lèvent en foule; les images s'animent; je revois l'ancien Buffalo, avec son arbre à gauche, qui n'est plus (?); je le revois à l'heure tumultueuse du départ, et tout ce branle-bas de combat, des équipes bariolées, tandems, triplettes, quadruplettes; la gaieté fébrile de la foule envahissant les tribunes, dinant autour des balustrades, devant la bataille commencée; la ronde se poursuivant, farouche et silencieuse, parmi les tentatives de lâchage, les reprises impeccables, les chutes, les abandons, les cris d'un public emballé; puis la venue insidieuse de l'ombre muant les coureurs en fantômes; et l'allumage des feux — qui étaient alors des torches — mettant des reflets rouges à la ronde des fantômes; les appels d'entraîneurs se défiant comme des héros antiques; et, tombant sur tout cela, enfin, la nuit lourde aux heures longues; çà et là essais de lâchages furtifs; la pelouse avec ses tentes, ses piquets, ses dépôts de vivres, de machines, ses débris, pareille à un camp en rumeur; la tristesse de l'aube porteuse de défaillances; la piste maintenant clairsemée; l'ardeur première éteinte, et l'interminable journée avant le coup de pistolet final et l'ovation délirante de la foule, au vainqueur; je revois l'envolée de Huret, jouant avec ses adversaires; le duel de Linton et de Rivierre, l'homme machine et la résistance sauvage de l'Anglais, et sa défaite; plus tard, bien plus tard, le magnifique effort de Walter vaincu par la crampe, et la victoire un peu terne de Robl; dans l'intervalle, je revois aussi, sans plaisir, l'apparition de la motocyclette mécanique assassine du sport, à la place des pittoresques équipes : Commencement de la fin.

Pas tout à fait, puisque le Bol d'Or n'est pas mort. Plus heureux que la Cuca Cup il a vécu sans gloire, ce qui ne m'empêche pas d'écrire qu'il serait aujourd'hui et qu'il serait à l'heure où l'on revient franchement à la saine tradition, à l'entraîneur humain : Coïncidence ou conséquence ?

Et nous aussi allons bientôt revivre les heures anciennes, non pas sur la petite piste de Neuilly, mais au Vélodrome d'hiver, car on sait que, par suite de la pluie persistante, samedi et dimanche dernier, le Bol d'Or a été remis au 23 septembre et se courra au Vélodrome d'hiver.

Constant Huret, détenteur à vie du Bol d'Or.

Adieu, pour cette année du moins, le tableau si animé de la petite piste de Neuilly ; c'est sous les voûtes de la Galerîe des Machines que se disputera la grande épreuve. Si l'intérêt se trouve un peu diminué par le changement de décor, le prochain Bol d'Or promet d'être un beau spectacle, mettant en présence des hommes de qualités très diverses.

Nous donnons ci-dessus un petit tableau synoptique sur l'histoire du Bol d'Or, dont il résume les différentes étapes :

Années.	Nom des Vainqueurs.	Entraînement.	Kilomètres accomplis.	Moyennes.
			Kilom.	Kilom.
1894	Huret.	Machines multiples.	736 946	30 748
1895	Huret.	» »	829 498	34 562
1896	Rivierre.	» »	859 120	35 796
1897	Stein.	» »	764 826	31 867
1898	Huret.	Entraîn. mécanique.	852 468	35 519
1899	Walters.	Tandems à pétrole.	1.020 977	42 540
1900	Cordang.	» »	956 775	39 865
1901	(*Pas couru*).			
1902	Huret.	Motocyclettes et 20 h. sans entraineurs.	779 700	32 427
1903	Georget.	Bicyclettes.	847 803	35 325
1904	Petit-Breton.	»	852 »	35 500

On remarque que Walters, en 1899, établit le record de l'épreuve avec 1.020 kilomètres. Ensuite viennent Cordang en 1900, avec 956, puis, pour rester dans le domaine de l'entraînement mécanique, Huret avec 852.

Le record véritablement intéressant est celui de la distance couverte avec entraînement humain par Rivierre, en 1896, avec 859 kilomètres.

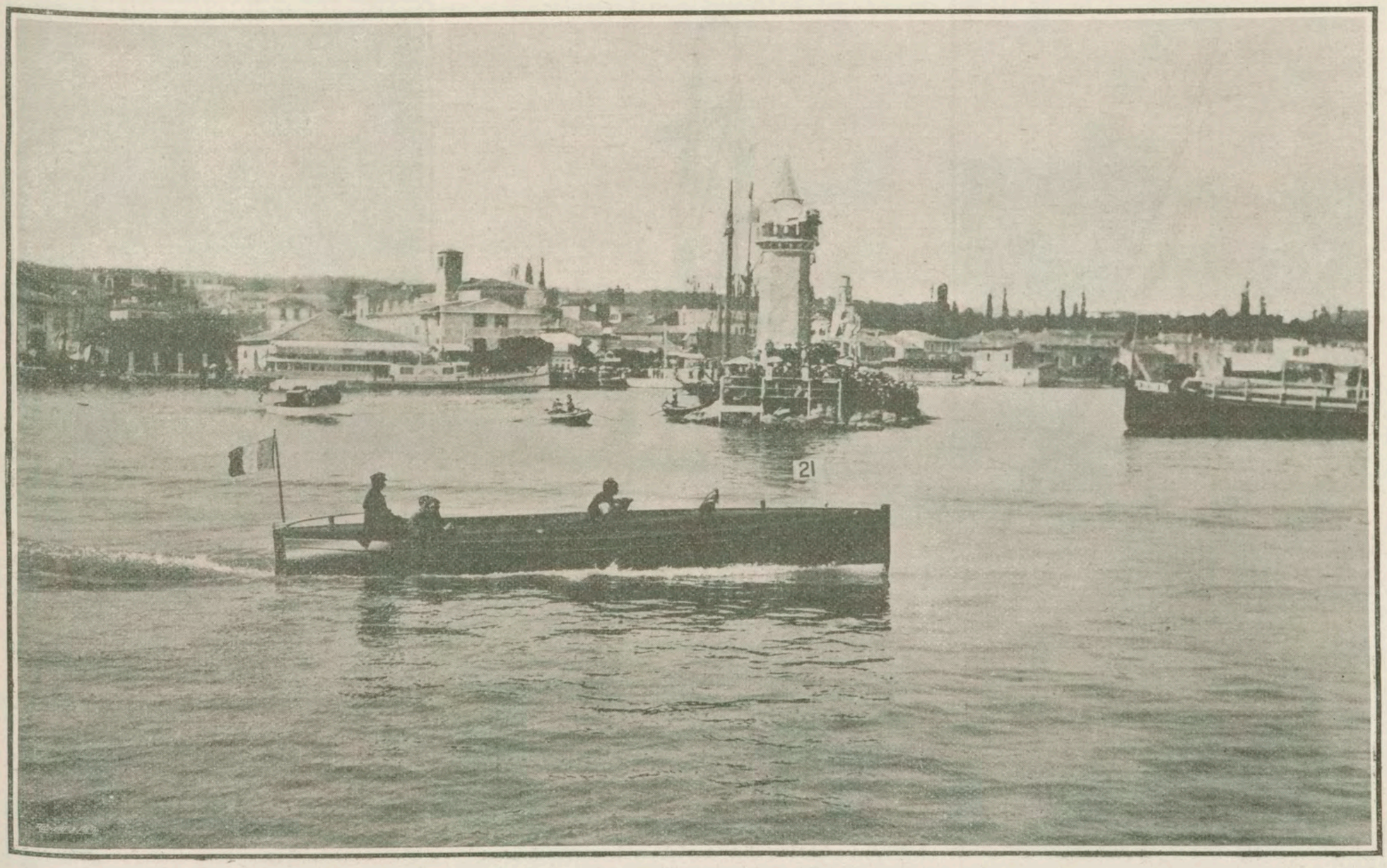
Cette année la forme adoptée pour l'entraînement est le tandem ; il est à supposer que les 900 kilomètres seront dépassés, par suite de la lutte entre Petit-Breton, Trousselier, Pottier, Vanderstuyft et Dortign c.

Parmi ce lot, plusieurs coureurs qui ont déjà couru les Six Jours de New-York connaissent exactement la valeur et l'étendue de l'effort qu'ils auront à produire.

Il est certain qu'une lutte terrible s'engagera entre Petit-Breton et Pottier, deux spécialistes des courses derrière tandems, dont ils briguent tous deux la suprématie.

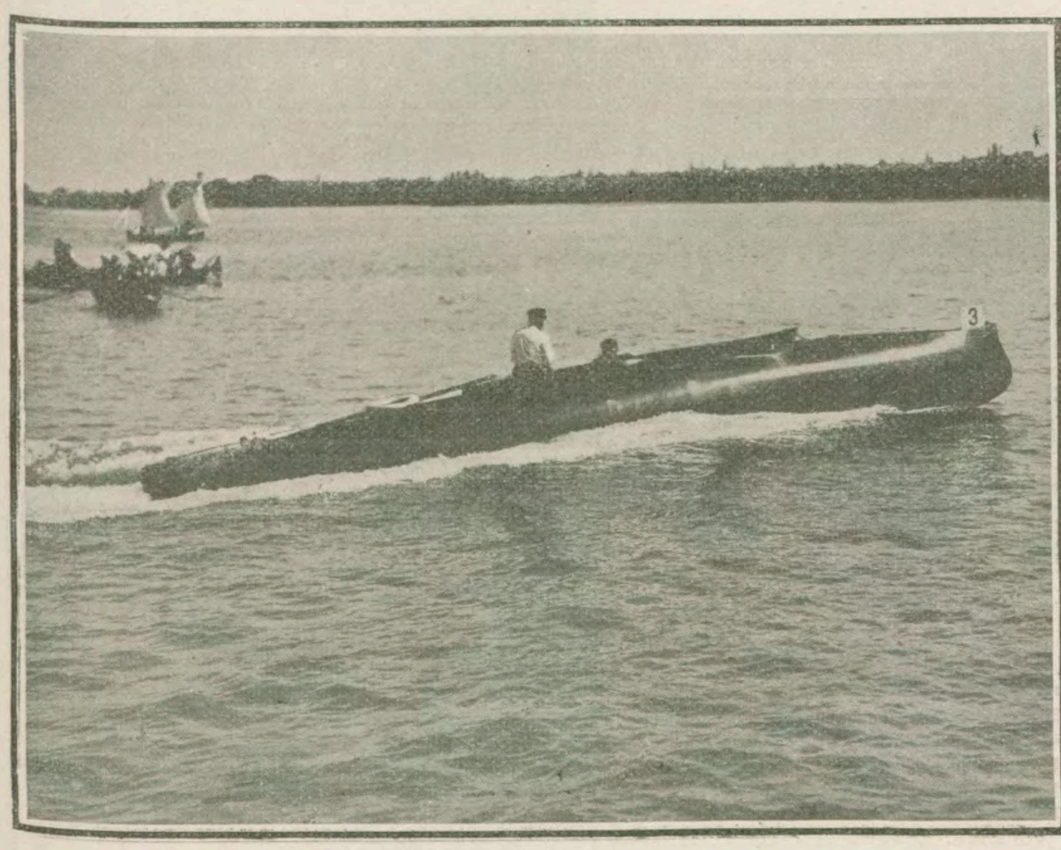
PAUL HAMELLE.

La Semaine de Brescia — Sur le lac de Garde

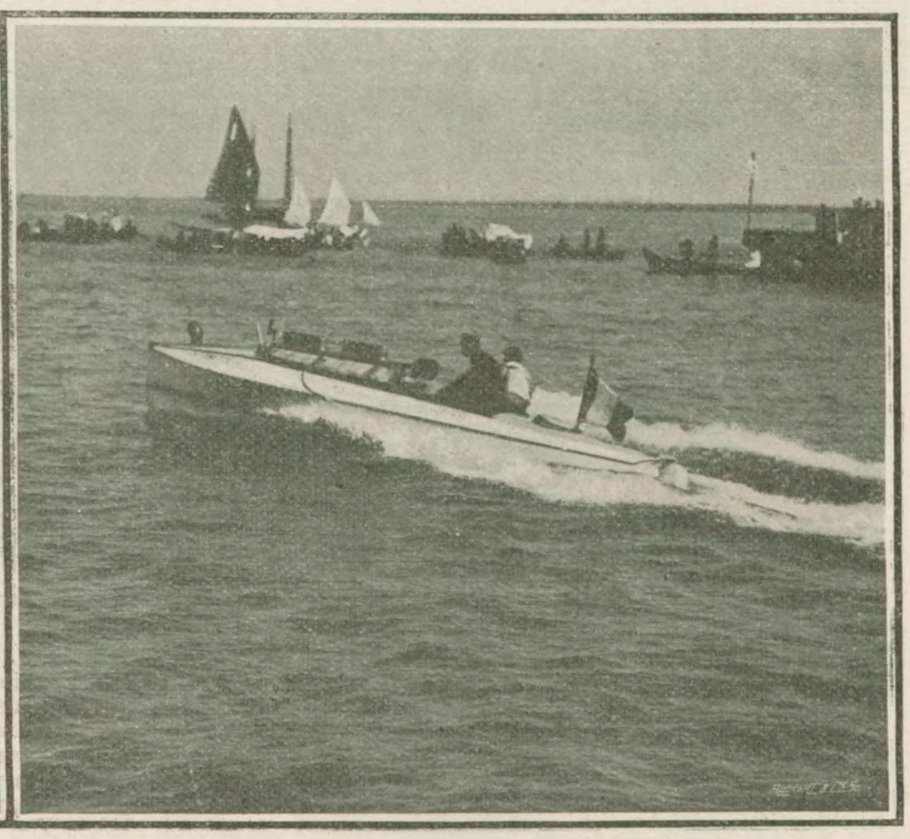


LE DÉPART DU *DELAHAYE VI NAUTILUS*

La Semaine de Brescia, qui a été brillamment clôturée par la Coupe Florio, comprenait des courses de canots automobiles sur le lac de Garde, dans un des plus beaux paysages de l'Italie. Parmi les nombreux meetings qui auront eu lieu dans la saison, celui-ci sera, avec celui d'Evian, l'un des plus réussis; les cruisers y étaient nombreux, appartenant à plusieurs nations. On y comptait le Delahaye VI, *le* Delahaye V, *le* Mendelssohn, *le* Fiat X, *l'*Excelsior XII, *le* Mercédès VI, *etc. Le* Delahaye VI *s'est classé en tête (classement général). Les trois catégories ont été gagnées par le* Mendelssohn, *l'*Excelsior XII *et le* Delahaye VI, *qui a couvert en 1 h. 58 m. 55 s. 2/5 les 65 kilomètres du parcours.*



Le *New-Trèfle*.



L'*Antoinette*.

LES RACERS

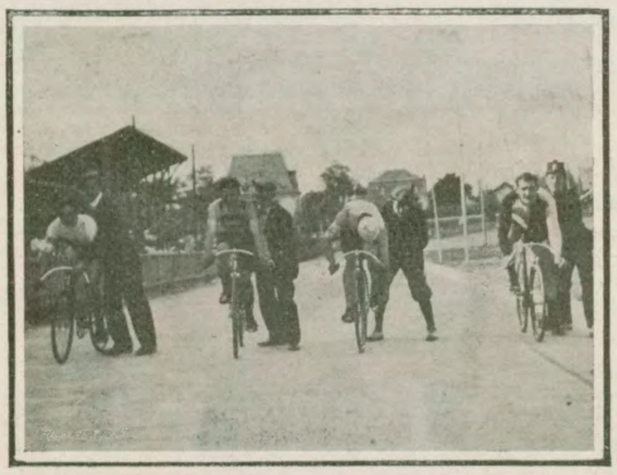
*Les racers, contrairement aux cruisers, étaient en petit nombre. La première course, disputée sur 105 kilomètres, se réduisait à un match entre l'*Antoinette III *et le* New-Trèfle. *La grande épreuve fut le tour du lac de Garde, comprenant 152 kilomètres. L'*Antoinette II *a établi le record du monde de cette distance, en 3 h. 2 m. 42 s., soit une moyenne d'environ 50 kilomètres à l'heure. Le curieux moteur de ce canot se met au point progressivement. Chaque nouvelle course marquant un progrès dans la vitesse réalisée, depuis la moyenne de 40 à l'heure à Juvisy, en passant par celle de 45 à Mantes, dans la Coupe Dubonnet.*

COURSES DE MOTOCYCLETTES A ÉPERNAY

Stockel, le gagnant du Grand Prix du Motocycle-Club d'Epernay.

Les courses organisées par le Motocycle-Club d'Epernay se sont disputées sur un circuit de 25 kilomètres à courir 6 fois. Stockel a gagné l'épreuve en dominant ses adversaires de bout en bout. Il a fait le parcours en 2 h. 56 m. 50 s. Les autres concurrents sont arrivés dans l'ordre suivant : Fournier, 3 h. 15 m. 50 s.; Driot, 3 h. 16 m.; Dieudonné, 3 h. 17 m. 20 s.

LES GRANDS PRIX DE BOURGOGNE



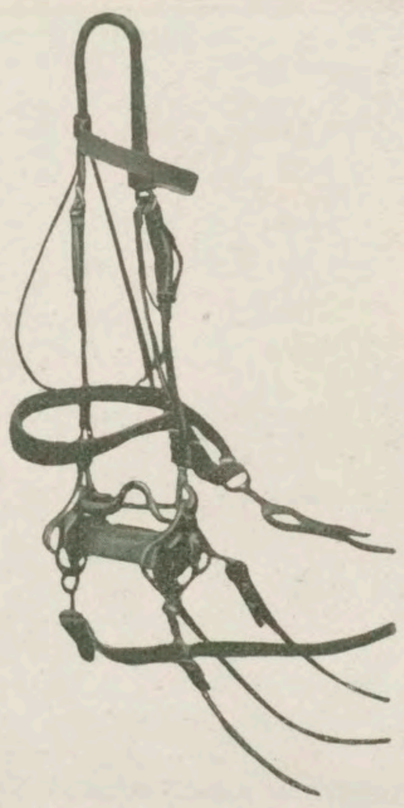
Chevalier. Germain. Marcel. Lucenet.

Les Grands Prix de Bourgogne, c'est-à-dire 100 kilomètres sans entraîneurs, se sont disputés au vélodrome de Dijon. Germain s'est classé 1er.

MISS KELLERMANN AUX BAINS DELIGNY

Miss Kellermann, la veille de la traversée de Paris à la nage, a pris un bain dans la Seine. C'est une plongeuse remarquable; elle a exécuté toute une série de différents plongeons.

UNE NOUVELLE BRIDE



Le nouveau mors de M. Freret Sous le canon se trouve une palette de corde.

La *Vie au Grand Air*, lors de l'excursion Paris-Trouville, organisée par le Comité hippique du T. C. F., avait offert un prix qui a été décerné à M. Freret, pour sa nouvelle bride et sa nouvelle martingale.

Cette bride est excessivement pratique. Sur la photographie ci-contre, le mors est vu face avant. De chaque côté deux plaques qui sont reliées par un fort canon avec passage de langue très prononcé. Deux barrettes descendent sous chaque canon, à chaque côté interne des plaques, laissant un intervalle d'un centimètre en haut et d'un demi-centimètre en bas.

Ainsi adaptées, elles empêchent le rapprochement inférieur des plaques, alors qu'elles ont reçu la palette de corde enroulée et fortement tendue. Cette palette, en son enroulement sur les barrettes, forme une cavité profitable à l'introduction du sel ou du sucre...

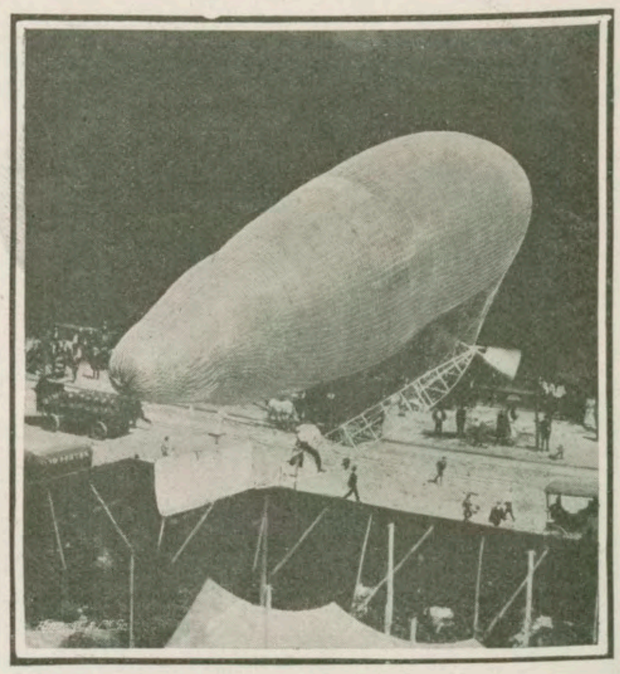
Après bien des essais différents, il a été prouvé que rien ne valait la corde de chanvre, — la moins lisse.

Ce mors ainsi préparé doit être placé très haut dans la bouche jusqu'à relever — sans trop — la commissure des lèvres. La gourmette, en cuir, doit toujours être très serrée.

Une martingale propre à arrêter le plus terrible emballeur.

Quant à la martingale, elle se compose d'une rêne munie d'un mousqueton à chacune de ses extrémités. Il est facile d'en saisir l'adaptation sur le dessin photographique. Le mors, détaché des montants de bride, le cheval n'a plus qu'un licol et une longe. Si vous imaginez une muserolle ou un léger caveçon au lieu du licol, quand vous aurez vu que cette rêne passe dans un anneau mobile vers le poitrail, contourne le col du cheval, repasse sans croisement dans l'anneau et va se fixer avec son mousqueton dans quelques brins sous la sangle, vous comprendrez que, la main du cavalier faisant traction au-dessus du jarret, le cheval va être arrêté comme par une poulie en lui ramenant le chanfrein entre les jambes...

UN NOUVEAU DIRIGEABLE AMÉRICAIN



La sortie du *Knabenshue II*, le nouveau dirigeable américain.

Le 20 août dernier, s'élevait et planait au-dessus de New-York un nouvel aérostat, en forme de cigare. C'était le dirigeable construit par M. Roy Knabenshue, de Toledo (Ohio). Il atterrissait après un parcours d'environ 6 kilomètres, à 100 mètres de son garage. Le 23 août, M. Roy Knabenshue recommençait son ascension. Il accomplissait un voyage de 33 minutes; distance parcourue :12 kilomètres.

EN VUE DU MARATHON AMATEURS

L'interclubs annuel de Charenton a réuni les engagements de dix-neuf clubs. Le parcours était de 15 kilom. 700 m. environ. Le vainqueur a été L. Javouhey (C. A. P.).

UNE VICTOIRE D'HENRI PRÉVOT

Prévôt. Siret.

L'épreuve organisée par l'F. S. A. F. à Charenton a été remportée par Henri Prévôt, Siret lui a opposé une vigoureuse résistance.

UN MINISTRE SPORTSMAN

Le général Brun, chef d'état-major général.

M. BERTEAUX AUX GRANDES MANOEUVRES

Les lecteurs de la Vie au Grand Air *savent que M. Berteaux est un sportsman accompli. C'est à cheval que le ministre de la Guerre suit les opérations de nos grandes manœuvres de l'Est, ce qui lui permet de pouvoir suivre tous les mouvements des troupes à travers les champs ou les terres labourées. Les journaux rappellent qu'en des circonstances analogues, Félix Faure se montrait également à cheval, de même que le sportif président Roosevelt.*

LES SPORTS AUX GRANDES MANOEUVRES

Caillois.

Le général Dessirier en auto aux grandes manoeuvres de l'Est.

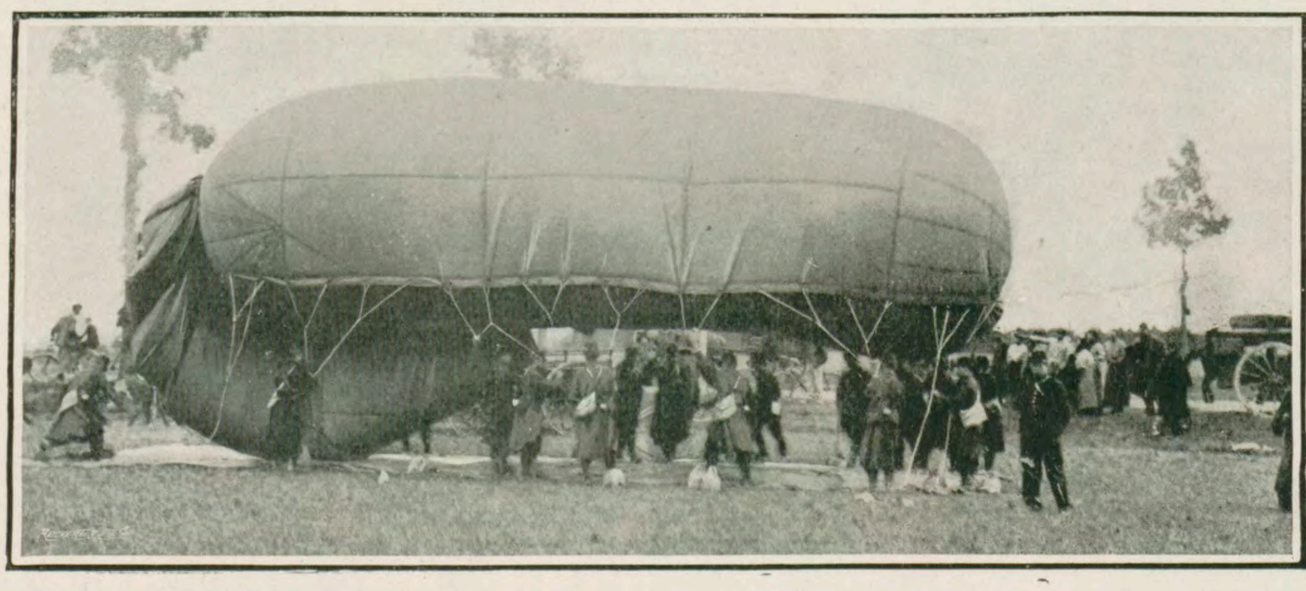
L'autorité militaire s'est rendu compte, depuis plusieurs années, de l'utilité de l'automobile. Le quartier général, les commandants d'armée et les divisions ont maintenant à leur disposition des voitures automobiles. Les chefs peuvent ainsi surveiller sur plusieurs points à la fois les mouvements des unités qui leur sont confiées. La transmission des ordres se fait également, de cette façon, avec la plus grande célérité. Ce qui reste à créer, ce sont des dépôts d'essence, de pneumatiques et de pièces détachées.

La nouvelle ambulance automobile.

Cette nouvelle ambulance a très bien manœuvré pendant toute la durée des grandes manœuvres de l'Est On remarquera le projecteur qui est placé sur le toit de la voiture pour la recherche, la nuit, des blessés sur le champ de bataille.

Le projecteur Kriéger aux grandes manoeuvres.

La Maison Kriéger a mis à la disposition du général Brugère une voiture mixte munie d'un projecteur de 100 ampères. C'est la première fois que l'automobile reçoit cette application. Le groupe électrogène de la voiture fournit le courant nécessaire au projecteur. Celui-ci est monté sur un affût d'artillerie. Son utilité est infinie : pour découvrir l'ennemi en cas d'attaque de nuit, pour fixer le tir de l'artillerie, pour servir à l'éclairage des travaux, etc.



Le drachen-ballon.

C'est un ballon qui, de loin, ressemble tout à fait à un cerf-volant. Il n'a pas de nacelle et ne sert qu'à faire des signaux.

L'infirmier cycliste.

Ainsi monté, l'infirmier militaire est à même de trouver plus rapidement les blessés et chercher du secours.

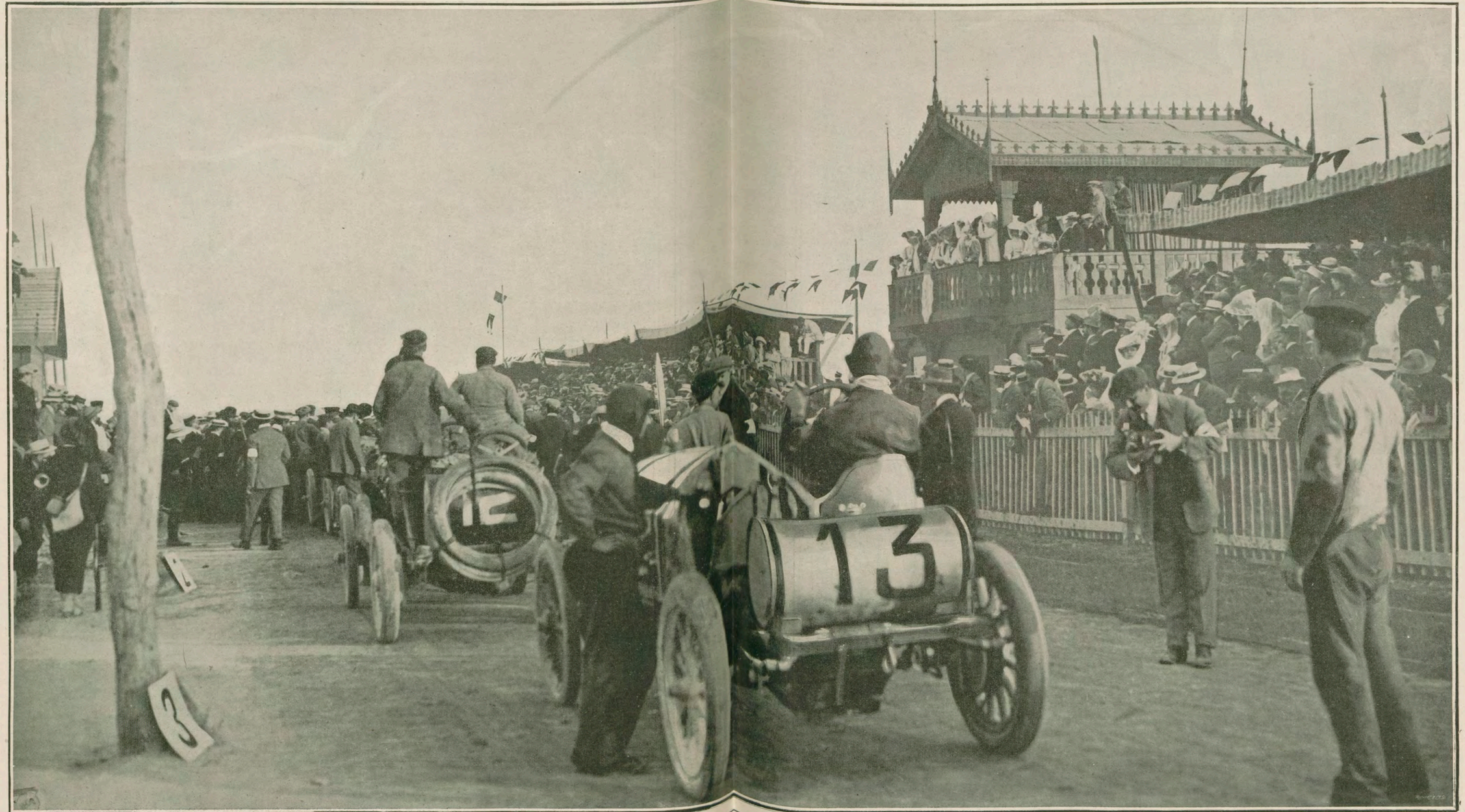
A BRESCIA LA COUPE FLORIO

LE CHEVALIER FLORIO, DONATEUR DE LA COUPE, SUR VOITURE MUNIE DE PNEUS *MICHELIN*

La Coupe Florio a été créée en 1904 par le chevalier Florio; elle avait été courue l'année dernière sans grand retentissement sur un circuit couvert trois fois, donnant un parcours total de 370 kilomètres; elle fut gagnée par Lancia; cette année, grâce à l'importance acquise par l'industrie automobile italienne, elle a pris place parmi les grandes épreuves internationales; elle vient même clôturer la saison de façon splendide.

La Vie au Grand Air

LA GRANDE SEMAINE AUTOMOBILE DE BRESCIA



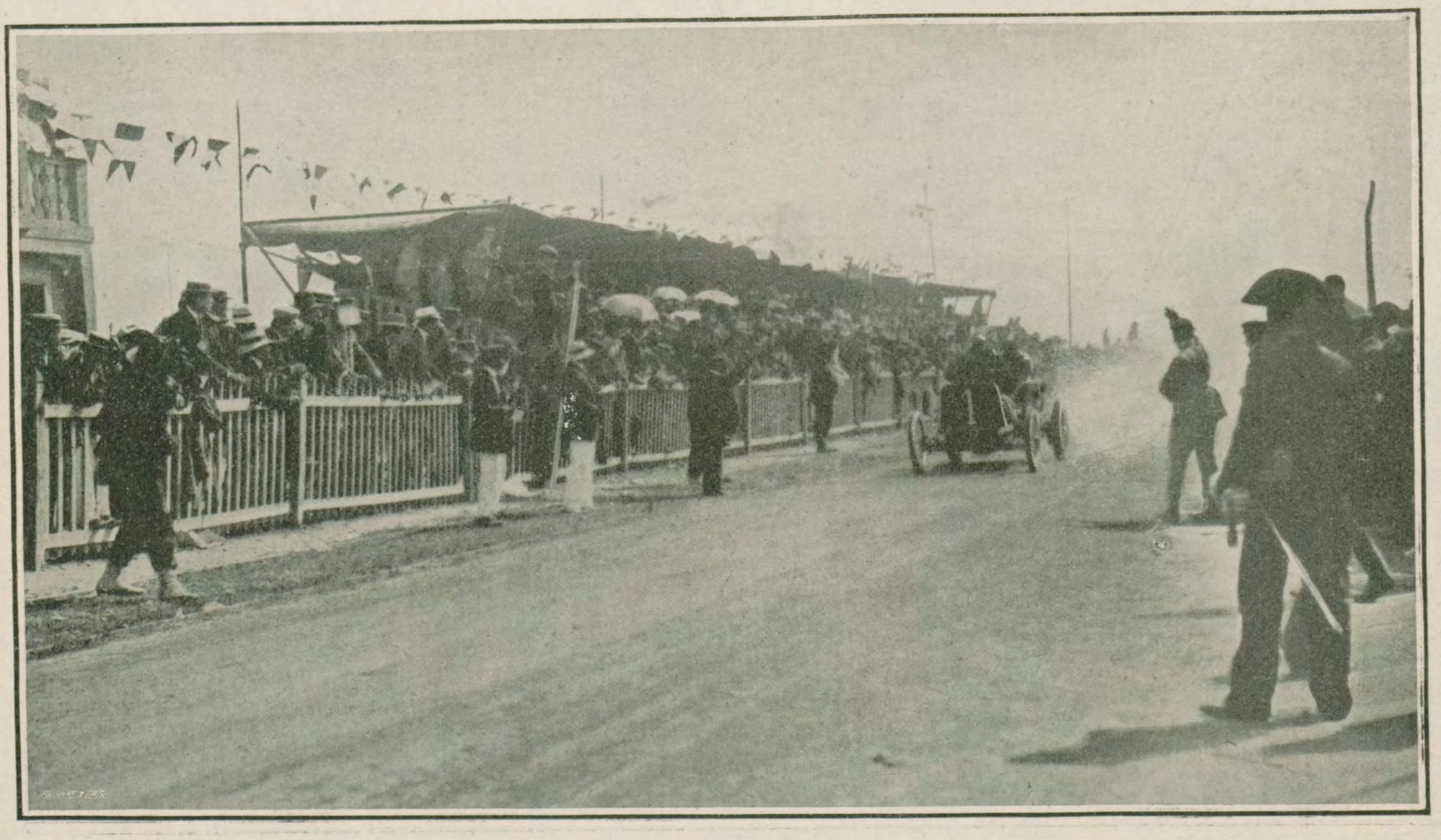
LES CONCURRENTS ATTENDENT LE DÉPART, RANGÉS EN FILE INDIENNE

Les voitures engagées dans la Coupe Florio partaient de quatre en quatre minutes; le départ était donné à Montichiari, à 12 kilomètres de Brescia. Comme à la Coupe Gordon-Bennett et aux Eliminatoires françaises, le nombre des concurrents et la longueur du circuit (le tour était de 167 kilom. 100 et couvert trois fois) ont fait que le premier parti, Hémery, est repassé au départ 7 minutes après le départ du dernier, Terzi. La dernière voiture visible sur notre photographie est celle de Fabry (Italien), qui avait déjà couru le Circuit des Ardennes d'une façon brillante. On aperçoit à droite la loge royale, où avaient pris place de nombreux personnages et des dames de la cour. La plupart des personnalités françaises et italiennes du monde automobile assistaient au départ.

A BRESCIA LA COUPE FLORIO

DURAY, SECOND, SUR VOITURE *DE DIÉTRICH*, MUNIE DE PNEUS *MICHELIN*

Duray a fait le parcours en 4 h. 56 m. 20 s. 4/5. Il a donc mis 10 minutes de plus que le premier. A son arrivée, il a été accueilli par une formidable acclamation du camp français : on le croyait vainqueur.



L'ARRIVÉE D'HÉMERY SUR VOITURE MUNIE DE PNEUS *MICHELIN*

Hémery, le vainqueur du Circuit des Ardennes, s'est classé quatrième dans la Coupe Florio. Le dimanche, à Paris, d'après les premières dépêches c'était Hémery qui était donné comme gagnant.

NOS ÉCHOS

Un plébiscite

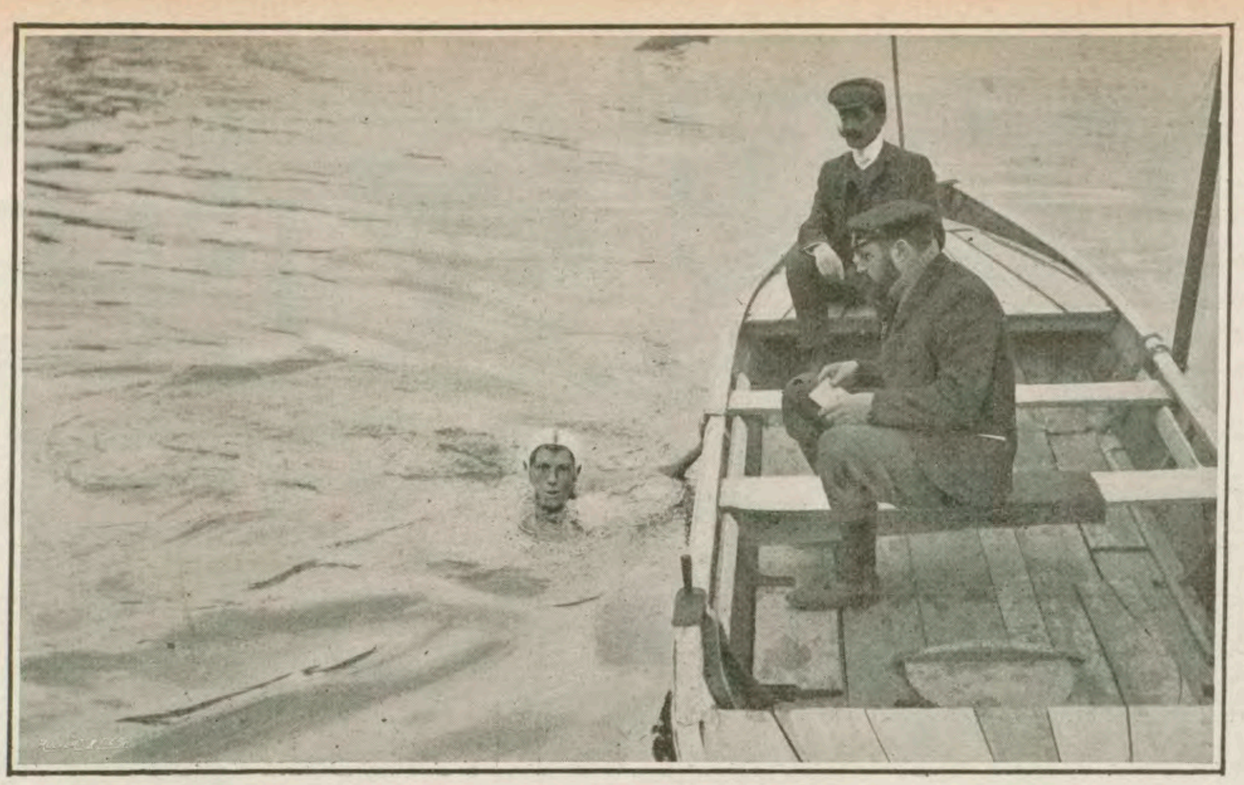
Vie au Grand Air sollicite l'opinion des enfants de ses lecteurs et de ses lectrices au sujet d'une elle publication Pierre Lafitte, — un magazine la jeunesse. — Quels doivent être son programme n plan ?

nombre des publications Pierre Lafitte va menter encore. Avant la fin de l'année, *Femina*, *is tout*, la *Vie au Grand Air*, *Musica* et *Fermes et eaux* feront place auprès d'eux à un magazine tré pour la jeunesse, qui sera une sorte de *Je tout* destiné aux jeunes gens et aux jeunes filles à 16 ans.

tte publication devra adopter un programme en- ment nouveau, complètement différent de ceux u'ici suivis. Elle devra placer sous les yeux de ses es lecteurs et lectrices un texte attrayant et in- sant, égayé de jolies illustrations, et résumer, es articles et ses images, *tout ce qui doit être dit jeunesse et de la façon dont il convient le mieux la soit dit.*

ur déterminer exactement ce qui doit être dit, quelle forme il convient de l'exprimer, quels les sujets à traiter, nous avons pensé que nous ourrions mieux faire que de consulter les enfants lecteurs de la *Vie au Grand Air*, par le moyen original plébiscite, sur le programme et le plan pliquer à la future publication.

us prions donc les futurs lecteurs et lectrices du *Magazine* de bien vouloir répondre aux diverss ions groupées ci-dessous. Ne sont admis à pren- part à ce concours que les jeunes gens et les es filles âgés de moins de 16 ans.



Bernhart, vainqueur dans les éliminatoires de la traversée de Paris à la nage.

Le départ des séries de cette épreuve importante avait eu lieu le Dimanche 3 dans la matinée; l'après-midi fut réservé aux demi-finales. Bernhart, le courageux nageur de la S. A. M., est resté le dernier dans l'eau. Au bout de 3 kilom. 800, les organisateurs ont jugé prudent de le faire sortir.

Ajoutons que nous enverrons un joli souvenir aux réponses qui auront rallié la majorité.

QUESTIONNAIRE

1. Le Magazine d'enfants doit-il être mensuel, bi-mensuel ou hebdomadaire ?

2. Quelles doivent être les grandes lignes de la publication ? (Indiquer, si possible, le sommaire-type d'un numéro.)

3. Quel doit être le genre des articles à publier? (Indiquer, si possible, des titres d'articles.)

4. Quels sont les sujets à traiter? (Citer quelques exemples d'articles à faire ; le titre suffit.)

5. Quel doit être le genre des grands récits-romans à publier ? (Citer, comme exemples, un pour les garçons et un pour les filles, deux titres de romans connus ou deux noms d'auteurs.)

6. Convient-il de publier des ouvrages pour les fillettes et des jeux pour les garçons ?

7. Quelles sont les idées personnelles que vous pouvez nous indiquer ?

8. Quelles sont vos préférences au sujet des concours ?

9. Le journal devra-t-il être divisé en deux parties distinctes : la partie des garçonnets et la partie des fillettes ?

10. Faut-il résumer dans une page, d'une façon très claire, les grands événements, afin de ne pas laisser les lecteurs dans l'ignorance de ce qui se passe ?

Les lecteurs et lectrices qui voudront bien nous soumettre leurs idées sont priés de le faire avant le 8 octobre, en mettant sur leur lettre, adressée à *MM. Pierre Lafitte et Cie*, 9, avenue de l'Opéra, la mention : PLÉBISCITE DE LA VIE AU GRAND AIR.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

us avons vu, dans un récent Bulletin, quelles taient les pièces qui, dans une valve, étaient ptibles de provoquer un défaut d'étanchéité. avons vu également avec quelle facilité on ait remplacer ces pièces et posséder une cham- tanche. Il y a un point, dans l'étanchéité de la bre, qu'il est intéressant de noter.

us avons vu de nombreux clients se plaindre de chambres pour les raisons que nous allons r.

tes nos méthodes de montage indiquent qu'a- de placer une chambre dans l'enveloppe, l'opé- préalable consiste à la mettre à plat. Si l'on une chambre contenue dans nos stocks, ou bien si l'on tire une chambre de sa provision de route, elles doivent toujours être dans cet état, et l'opération de la mise à plat n'a donc, en réalité, de raison d'être que s'il s'agit d'une chambre que l'on vient de réparer ou qui n'est pas déjà aplatie.

Voici, d'ailleurs, comment on procède : on débarrasse la valve de ses pièces, moins l'écrou I, bien entendu, et la plaquette J ; puis on roule la chambre sur elle-même, la valve tournée vers le sol, en commençant par le côté opposé à la valve, pour en chasser l'air qu'elle renferme. On maintient ensuite la chambre roulée et l'on remet les pièces de la valve, y compris le bouchon ou chapeau D, à l'exception de l'écrou H, des rondelles M et N et du capuchon S, qui ne se placent qu'une fois la chambre mise dans l'enveloppe. Les pièces voulues mises en place, on laisse se dérouler la chambre, qui reste aplatie.

Cela dit, il en résulte qu'on ne doit jamais monter une chambre qui ne soit pas parfaitement aplatie. Il arrive souvent que, lorsqu'on tire d'un sac une chambre pour la monter en cours de route ou à la remise, on ne se préoccupe pas du tout de ce fait qu'au lieu d'être parfaitement aplatie, elle est légèrement gonflée. Il peut très bien se faire que cette chambre soit étanche si, par exemple, on a oublié de placer le chapeau ou de le visser suffisamment, ou encore si l'on a mal dégonflé la chambre. Mais si une chambre n'est pas à plat, il peut très bien se faire aussi que cela tienne à ce qu'elle n'est pas étanche. Il faut donc, si la chambre n'est pas à plat quand on la retire de sa provision de route, s'assurer de son étanchéité avant de procéder au montage. Agir autrement serait imprudent ; ce serait s'exposer à avoir sa chambre dégonflée au bout de quelques kilomètres, et s'obliger, par conséquent, à la remplacer et à démonter et remonter à nouveau son pneu. Beaucoup de clients, pour n'avoir pas suivi cette prescription, se sont comme on dit, « offert » des séances de démontage parfaitement inutiles, et nous ne saurions trop engager tous nos lecteurs, avant de pester contre Michelin quand ils montent une chambre qui se dégonfle en très peu de temps, à s'assurer au préalable, quand ils la mettent en place, de son étanchéité. Si la chambre est parfaitement à plat, il y a 99 chances sur 100 pour qu'elle soit étanche, et aucune vérification n'est nécessaire ; mais si elle présente le plus léger gonflement, il ne faut pas hésiter un seul instant à la vérifier.

Etant donné ce que nous avons dit dans un précédent Bulletin, nous engageons nos clients à commencer cette vérification par la valve ; c'est presque toujours là qu'on trouvera le défaut.

LES SCIES DE MICHELIN.

Ne laissez jamais vos chambres à air traîner dans votre caisson ou sur le plancher de votre voiture, Evitez-leur le contact des corps gras ou des objets pointus, durs ou tranchants.

Emportez vos rechanges soigneusement placées dans un de nos sacs de toile caoutchoutée spéciaux.

MICHELIN ET CIE.

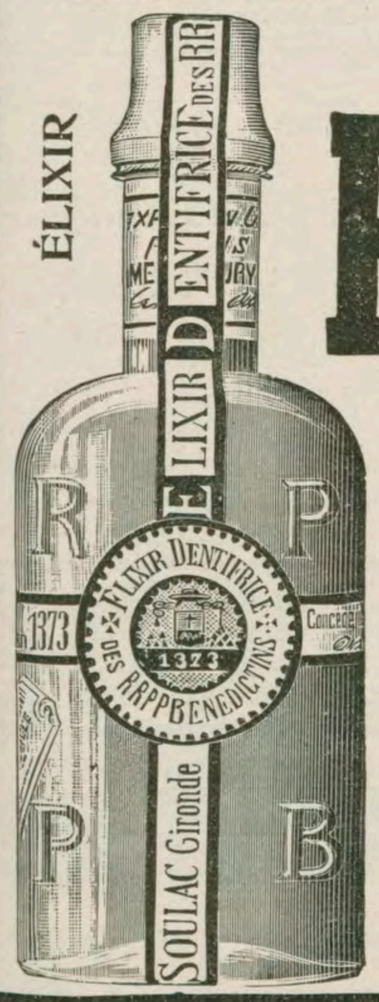
DENTIFRICES

(Elixir, Poudre et Pâte)

des RR. PP.

BÉNÉDICTINS

de SOULAC



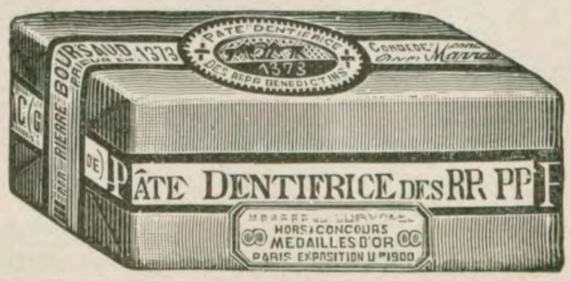
POUDRE

A. SEGUIN, BORDEAUX

MEMBRE DU JURY
HORS CONCOURS
Exposition Universelle Paris 1900

MAISONS { à PARIS, 26, Rue d'Enghien.
à LONDRES W., 30 Gerrard Street.

PÂTE



La Bourse des Sports

1° Petites annonces *non commerciales*, la ligne de 36 lettres. ... ... 1 fr. »
2° Petites annonces *commerciales*, la ligne de 36 lettres. .. .. 1 fr. 50
3° Petites annonces *illustrées*. Forfait comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centimètres. 20 fr. »

Nous ne saurions trop recommander a nos lecteurs desireux d'acheter, vendre ou echanger tout article sportif, d'avoir recours à notre "Bourse des Sports", lue par les 200.000 lecteurs de la *Vie au Grand Air*. On est presque sûr de trouver acquéreur pour un objet d'occasion en l'annonçant dans la "Bourse des Sports".

Assurances Sportives

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris. Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les Assurances Spéciales, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** envoient donner verbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 1° 283-41. (2550)

Automobiles

On trouve immédiatement à la maison Maurice Outhenin-Chalandre (Ch^er Gaëtan de Knyff, directeur, 4, rue de Chartres, à Neuilly-Porte-Maillot) 32, avenue de la Grande-Armée, Paris, des châssis et voitures :

Panhard-Levassor, 15, 18, 24, 35 et 50 HP *Renault frères*, 14/20 et 20/30 HP. Nombreuses occasions. Accessoires. Téléph. 538-57 et 511-47. (2551)

Expert en automobiles. N'achetez pas de voitures d'occasion sans les faire examiner par Goujon, construct.-mécan., 53, r. Borghèse, Neuilly-sur-Seine. (2552)

Garage central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre). Tél. 307-52. (2553)

Divers

On dem. ach. voiture mécanique pour infirme. Ecr. prix, détails. Escoff. Miramas (B.-du-R.). (2554)

Sérieux. Commanditaire av. 3.000 fr. sur garanties pour lancer nouv. affaire Salon 1905. W., 8, rue Hermel. R. des ag. (2555)

Occasions

Hammerl ejec. neuf ess. 250 fr, de Gabet, Usseau 2 S. (2556)

Officiers Ministériels

ADJUDICATION, le 5 octobre 1905, à 3 heures, Etude de M^e THIRION, notaire à Dun (Meuse),

DU CHATEAU DE BRIEULLES

100 mètres station, ligne Lérouville à Sedan. 15 pièces très bon état, écuries, remises, selleries, grand jardin d'agrément, pays de CHASSE et de PECHE. S'adresser au notaire.

Etude de M^e PORION, notaire à Amiens.
Adjudication en l'étude, le 18 septembre 1905, 2 h.,

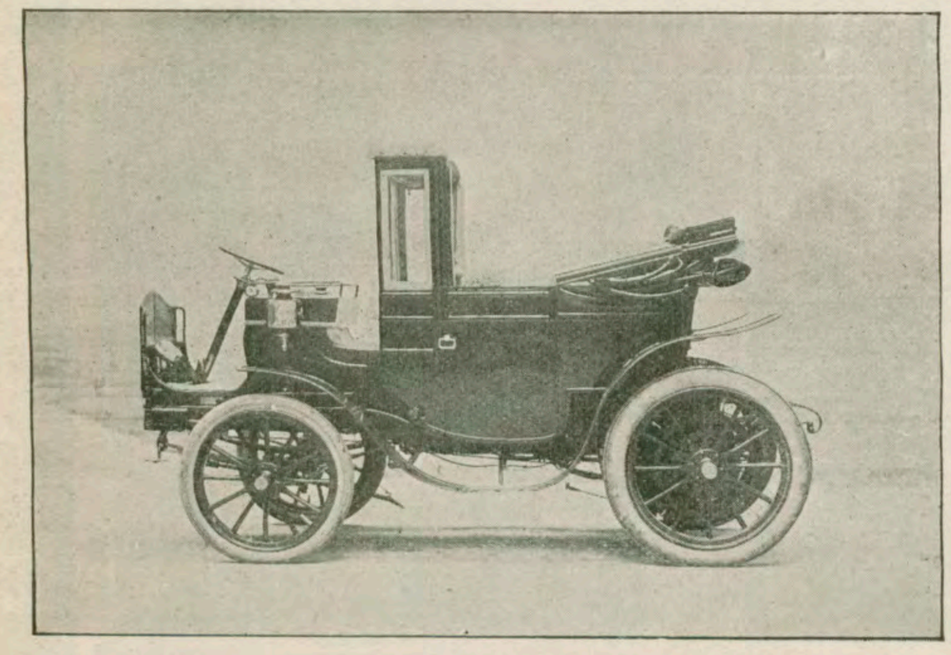
DU CHATEAU DE FRIAUCOURT

3 kilom. d'Ault (Somme). Station balnéaire, comprenant **Maison de maître**, grand pavillon, écuries pour 12 chevaux, remises pour 10 voitures et autres dépend. cour. Jardin, parc, herbage. Cont. : 1 hect. 56 a. 43 cent. Téléphone avec Paris. Mise à prix : 25.000 fr. Faculté de traiter avant l'adj. S'adress. à M^e Bellemère, avoué à Amiens, à M. Consonni, 34, rue de la Victoire, à Paris, et aud. M^e Porion.

L'ELECTRIQUE

VOITURES ÉLECTRIQUES "GALLIA"

17, Rue Jean-Goujon ✦ PARIS
TÉLÉPHONE 559-71 - 559-72



PHOTOGRAPHIE BARENNE

LANDAULET "GALLIA" TYPE G3 (ouvert)

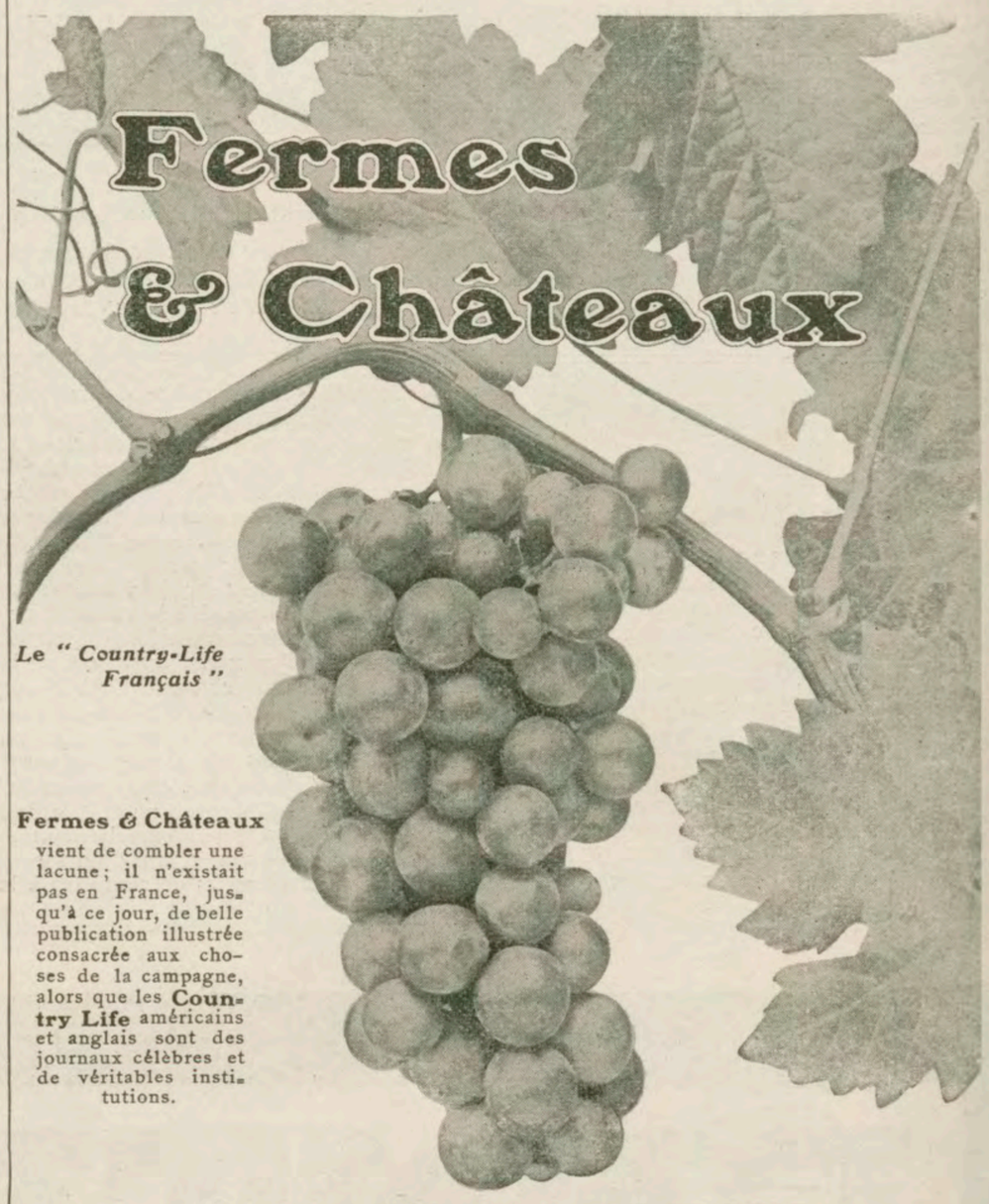
✦ CONSTRUCTION ✦ VENTE ✦ LOCATION
✦ GARAGE ✦ CHARGE ✦ ENTRETIEN, RÉPARATIONS

UNE NOUVELLE "PUBLICATION PIERRE LAFITTE"

(Editeur de Je sais tout, Femina, Musica, La Vie au Grand Air.)

9 et 11, Avenue de l'Opéra ✦ PARIS

1re Année ✦ N° 1 Exceptionnellement : 50 cent. 5 Septembre 1905



Le "Country-Life Français"

Fermes & Châteaux vient de combler une lacune ; il n'existait pas en France, jusqu'à ce jour, de belle publication illustrée consacrée aux choses de la campagne, alors que les **Country Life** américains et anglais sont des journaux célèbres et de véritables institutions.

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
✦ Je sais tout ✦ Femina ✦ Musica ✦ La Vie au Grand Air ✦ Fermes & Châteaux
(En préparation : *Le Petit Magazine de la Jeunesse*).
9 et 11, Avenue de l'Opéra ✦ PARIS

Réduction de la couverture en couleurs du n° 1 de "Fermes et Châteaux"

En vente partout, le 1er Numéro, au prix exceptionnel de

50 Centimes au lieu de 1 franc

ABONNEMENTS :
Un an (12 numéros) ... ... 12 fr.
Etranger... ... ... 18 fr.
Envoi du 1er numéro contre 75 centimes en timbres-poste ✦ Etranger : 1 fr

LA VIE A LA CAMPAGNE ✦ VILLAS & DOMAINES CHAMPS ET JARDINS ✦ LES ANIMAUX ET L'ÉLEVAGE ✦ FLEURS ET FRUITS ✦ L'AGRICULTURE CHASSES ET PÊCHES ✦ PARCS ET FORÊTS. ETC.

Crayon porte-mine (de la Maison du "Titre Fixe") *en argent contrôlé, vendu 14 francs chez tous les bijoutiers, donné gratuitement aux 10.000 premiers abonnés.*

(Joindre 1 fr. 75 au montant de l'abonnement — 12 fr. ; Etranger, 18 fr. — pour les frais.)

Imp. de la *Vie au Grand Air* Paris. — H.-L. MOTTI. *Le Gérant* JARRIGE.